OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA NÜFUZ MÜCADELESİ

ANADOLU VE BAĞDAT DEMİRYOLLARI

MURAT ÖZYÜKSEL

2 BELGESEL DVD'Sİ
1 MÜZİK CD'Sİ EKİYLE

TÜRKİYE İŞ BANKASI
Kültür Yayınları

MURAT ÖZYÜKSEL

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA NÜFUZ MÜCADELESİ

ANADOLU VE BAĞDAT DEMİRYOLLARI

TÜRKİYE İŞ BANKASI
Kültür Yayınları

İNCELEME / ARAŞTIRMA

MURAT ÖZYÜKSEL

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA NÜFUZ MÜCADELESİ: ANADOLU VE BAĞDAT DEMİRYOLLARI

© TÜRKİYE İŞ BANKASI KÜLTÜR YAYINLARI, 2008
Sertifika No: 11213

EDİTÖR
EMRE YALÇIN

REDAKTÖR
NURİYE BİLİCİ

DÜZELTMEN
ESEN GÜRAY

SON DÜZELTİ OKUMASI
PINAR GÜVEN

DİZİNİ HAZIRLAYAN
SEVGİ ÖZÇELİK

GÖRSEL YÖNETMEN
BİROL BAYRAM

GRAFİK TASARIM UYGULAMA
TÜRKİYE İŞ BANKASI KÜLTÜR YAYINLARI

1. BASIM: OCAK 2013

ISBN 978-605-360-761-8

BASKI
GOLDEN MEDYA MATBAACILIK VE TİCARET A.Ş.
100. YIL MH. MAS-SİT 1. CAD. NO: 88 BAĞCILAR İSTANBUL
(0212) 629 00 24
Sertifika No: 12358

Bu kitabın tüm yayın hakları saklıdır.
Tanıtım amacıyla, kaynak göstermek şartıyla yapılacak kısa alıntılar dışında gerek metin, gerek görsel malzeme yayınevinden izin alınmadan hiçbir yolla çoğaltılamaz, yayımlanamaz ve dağıtılamaz.

TÜRKİYE İŞ BANKASI KÜLTÜR YAYINLARI
İSTİKLAL CADDESİ, MEŞELİK SOKAK NO: 2/4 BEYOĞLU 34433 İSTANBUL
Tel. (0212) 252 39 91
Fax. (0212) 252 39 95
www.iskultur.com.tr

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ xi
GİRİŞ xiii

I. ANADOLU DEMİRYOLU
BİRİNCİ BÖLÜM: ANADOLU'DA DEMİRYOLU YAPIMININ TARİHSEL GELİŞİMİ 3
1. İNGİLİZ DEMİRYOLLARI 5
Chesney'in projesi 5
Osmanlı demiryollarının iç ve dış dinamikleri ve İngiliz hatları 7
2. BAŞARISIZ İKİ DENEYİM: RUMELİ VE DEVLET DEMİRYOLLARI 12
Rumeli demiryolu 12
Devlet demiryolları 14
3. DÜYUN-I UMUMİYE İDARESİ'NİN İŞLEVİ 19
Düyun-ı Umumiye ile demiryolu şirketleri arasında organik ilişkiler kuruluyor 20
Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin kuruluşundan sonra demiryolu imtiyaz talepleri artıyor 22
İKİNCİ BÖLÜM: OSMANLI – ALMAN İLİŞKİLERİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ 27
4. BISMARCK DÖNEMİ (1871-1888) 29
5. II. WILHELM VE "WELTPOLITIK" 32
6. OSMANLI İMPARATORLUĞU'NUN İÇİNDE BULUNDUĞU KOŞULLAR 38
7. OSMANLI-ALMAN İLİŞKİLERİNİN GELİŞİMİ 44
Alman sanayicilerinin Osmanlı pazarlarına girme çabaları 44
Alman askeri heyeti Osmanlı ordusunda 45
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: ANADOLU DEMİRYOLU 51
8. HAYDARPAŞA-ANKARA HATTI 53
Deutsche Bank'ın başvuru süreci 53
Ankara Demiryolu'nun yapım süreci 55
İmtiyaz sözleşmesinin içeriği 55
Finansman sorunu; "Anadolu Demiryolu Şirketi" ve "Anadolu Demiryolları İnşa Şirketi"nin kuruluşu 57
Deutsche Bank yeni imtiyazlar elde ediyor 60
İzmit-Adapazarı hattı açılıyor 63
9. ANADOLU DEMİRYOLUNUN UZATILMASI SORUNU 68
Yeni başvurular ve Anadolu demiryolunun Ankara'ya ulaşması 68
Anadolu Demiryolu Şirketi'nin temkinli yaklaşımı 76
İmtiyaz yine Deutsche Bank'a veriliyor 78
10. ESKİŞEHİR – KONYA DEMİRYOLU 86

II. ZORLU BİR İMTİYAZ MÜCADELESİ
BİRİNCİ BÖLÜM: BAĞDAT DEMİRYOLU GÖRÜŞMELERİ BAŞLIYOR 95
11. ABDÜLHAMİT BAĞDAT DEMİRYOLU İMTİYAZINI ALMANLARA VERMEK İSTİYOR 97
12. DEUTSCHE BANK'IN TEMKİNLİ YAKLAŞIMININ NEDENLERİ 99
İKİNCİ BÖLÜM: BAĞDAT DEMİRYOLU GÖRÜŞMELERİNDE CANLANMA 103
13. MARSCHALL VON BIEBERSTEIN İSTANBUL'DA 105
İmtiyaz mücadelesi kızışıyor 108

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: II. WİLHELM OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA ... 111
14. KAYZER'İN GÖVDE GÖSTERİSİ ... 113
15. İMPARATORUN GEZİSİNDE BAĞDAT DEMİRYOLU SORUNU ... 120
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM: İLGİNÇ BİR TARTIŞMA ... 123
16. STEMRICH'İN BAĞDAT DEMİRYOLU ALEYHİNE RAPORU ... 125
Marschall'ın Yanıtı ... 128
BEŞİNCİ BÖLÜM: ÖNSÖZLEŞME İMZALANIYOR ... 133
17. BAŞVURU SÜRECİ ... 135
18. BİR KARŞI BAŞVURU: RECHNITZER'İN PROJESİ VE ALMAN SERMAYESİNE MUHALEFET ... 139
19. MARSCHALL'IN ÖNERİSİYLE ÖNSÖZLEŞME İMZALANIYOR ... 144
ALTINCI BÖLÜM: KESİN İMTİYAZ SÖZLEŞMESİ HAZIRLANIYOR ... 149
20. KARŞILAŞILAN GÜÇLÜKLER ... 151
Kolonizasyon iddiaları ... 151
Mahmut Paşa'nın kaçışı ... 154
Kuveyt sorunu ... 156
Rusya'ya Karadeniz bölgesinde demiryolu ayrıcalığı ... 158
21. BAZI ENGELLER AŞILIYOR ... 164
Güzergâh belirleniyor ... 164
Prusya Merkez Bankası'nın desteği sağlanıyor ... 165
22. FİNANSMAN SORUNU / YABANCI SERMAYE ARAYIŞLARI ... 169
YEDİNCİ BÖLÜM: VE SÖZLEŞME İMZALANIYOR ... 175
23. GÖRÜŞMELER HIZ KAZANIYOR ... 177
24. SURİYE DEMİRYOLLARI VE HİCAZ DEMİRYOLU'NUN ÖNEMİ ... 179
25. 21 OCAK 1902 ANLAŞMASI VE ÇÖZÜLEMEYEN SORUNLAR ... 190

III. SÖZLEŞMEDEN MEŞRUTİYET'E
BİRİNCİ BÖLÜM: Sözleşmenin İçeriği ... 195
26. BAĞDAT DEMİRYOLU İMTİYAZ SÖZLEŞMESİNİN ANALİZİ ... 197
İKİNCİ BÖLÜM: İlk Bölüm Hızla Tamamlanıyor ... 205
27. KONYA-BULGURLU HATTI VE İNŞAATIN DURMASI ... 207
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: 1903 YILINDA KAÇAN UZLAŞMA FIRSATI ... 215
28. ATMOSFERİN ZEHİRLENMESİ: ÇIKAR GRUPLARI VE MİLLİYETÇİLİK ... 217
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM: SÖZLEŞME SONRASI ULUSLARARASI BİR SORUN OLARAK BAĞDAT DEMİRYOLU 239
29. GREY'İN DÖRTLÜ KONFERANS TEZİ ... 241
30. WINDSOR ZİYARETİ /ALMAN-RUS GÖRÜŞMELERİ ... 254
BEŞİNCİ BÖLÜM: ALMANYA ANADOLU'DA ETKİNLİKLERİNİ ARTIRIYOR ... 263
31. KONYA OVASININ SULANMASI VE DİĞER GİRİŞİMLER ... 265

IV. İKİNCİ MEŞRUTİYET'İN GETİRDİĞİ DÖNÜŞÜM
BİRİNCİ BÖLÜM: NÜFUZ MÜCADELESİNDE ÖNEMLİ DEĞİŞİM ... 275
32. HAVA DÖNDÜ İNGİLTERE'DEN ESİYOR YEL ... 277
İKİNCİ BÖLÜM: Bağdat Demiryolu Şirketi İçin Zor Bir Dönem ... 287
33. MEBUSAN MECLİSİ'NDE BAĞDAT DEMİRYOLU'NA MUHALEFET ... 289
34. TOPLUMSAL ÇATIŞMA ALANI OLARAK BAĞDAT DEMİRYOLU ... 294
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: DIŞ VE İÇ KOŞULLAR RÜZGÂRI YENİDEN ALMANYA LEHİNE ESTİRİYOR ... 305
35. DOĞU SORUNU/SON PERDE: ALMANLAR YENİDEN BAŞROLDE ... 307
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM: BAĞDAT DEMİRYOLU MÜCADELESİ YENİDEN KIZIŞIYOR: GERGİNLİK/UZLAŞMA DİYALEKTİĞİ ... 317
36. İNGİLİZLERİN İMTİYAZ BASKISI ... 319
37. GWINNER-CASSEL GÖRÜŞMELERİ VE İNGİLİZLERİN DİCLE DEMİRYOLU İMTİYAZI TALEBİ ... 328
38. BORÇ SORUNU VE ALMAN DİPLOMATİK ZAFERİ: 1911 EK SÖZLEŞMESİ ... 339

BEŞİNCİ BÖLÜM: AMERİKAN SERMAYESİ İLK KEZ DEVREDE / DEMİRYOLU MÜCADELESİNDE DAVETSİZ BİR MİSAFİR: AMİRAL CHESTER 347
39. CHESTER DEMİRYOLU PROJESİ 349

V. GECİKMİŞ ANLAŞMALAR SÜRECİ
BİRİNCİ BÖLÜM: POTSDAM SÜRECİ: ALMAN-RUS ANLAŞMASI 367
40. ALMANLAR İTİLAF ZİNCİRİNİ EN ZAYIF HALKASINDAN ÇÖZÜYOR 369
İKİNCİ BÖLÜM: OSMANLI-İNGİLİZ ANLAŞMASI 381
41. UZLAŞMAYLA NOKTALANAN ZORLU MÜZAKERE SÜRECİ 383
Uzlaşma sürecinin kilometre taşları: Karşılıklı verilen notalar 386
Anlaşma metinlerinin irdelenmesi 402
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: FRANSIZ-ALMAN ANLAŞMASI 415
42. FRANSA İLE UZLAŞMA ZAMANI 417
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM: İNGİLİZ-ALMAN ANLAŞMASI 427
43. ARTIK ÇOK GEÇ 429
BEŞİNCİ BÖLÜM: SÜRECİN TAMAMLANMASI: PETROL SAVAŞLARI/ANLAŞMALARI 441
44. PETROL İMTİYAZI PEŞİNDE 443
ALTINCI BÖLÜM: SONSÖZ 453
45. SAVAŞ SONRASI MUAZZAM DÖNÜŞÜM YA DA TARİHİN İRONİSİ 455

VI. SONUÇ 477

KAYNAKÇA 491
DİZİN 509

ÖNSÖZ

Elinizdeki çalışmanın başlangıç tarihi, rahmetli hocam Halil Sahillioğlu ile birlikte doktora tezimin konusunun Osmanlı İmparatorluğu'nda Almanların inşa ettikleri demiryolları olmasına karar verdiğimiz 1980'li yılların başlarına kadar geri gider. O dönemki çalışmalarım sonucunda *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Demiryolları 1888-1903* başlığını taşıyan tezimi 1986 yılında tamamlamıştım. Daha sonra geliştirerek yayına hazırladığım bu çalışma 1988 yılında Arba Yayınları tarafından *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları* adıyla yayınlandı. Bu arada yoğun olarak ilgimi çekmiş olan Hicaz Demiryolu üzerine araştırmalarıma başlamış bulunmaktaydım. Bu yeni araştırmamı ise Tarih Vakfı Yurt Yayınları 2000 yılında *Hicaz Demiryolu* adıyla yayınladı. Aslında bu iki çalışma tümüyle birbirini tamamlar niteliktedir. Nitekim bu kitap yayınlandıktan sonra Hicaz Demiryolu'nun yeni baskısı için metni gözden geçirip kimi eklemeler ve değişikliklere gideceğim.

Yine aynı dönemlerde, yönetmen Lütfi Özarslan ile birlikte, 2000 yılında TRT 1 televizyonunda 10 bölüm halinde 2000 yılında yayınlanan bir belgesel çalışması yaptık. Belgeselin senaryosunu önemli ölçüde *Anadolu ve Bağdat Demiryolları* kitabına dayanarak yazmıştım. Bu çekim sırasında trenle çeşitli seyahatler yaparken, Anadolu'da trenin kendine özgü ritmi ve Anadolu'nun ezgileri, belgeselin müziğini de yazma fikrini beraberinde getirdi. Böylelikle Işığın Yansıması grubu olarak yayınladığımız *Rayların İzinde, Anadolu'da Bir Tren Yolculuğu* adlı belgesel film müziği albümü ortaya çıktı. Kitabın eşliğinde sunulan müzik CD'si, bu albümün önemli bir bölümüne daha sonra Ayhan Orhuntaş'la birlikte ilave ettiğimiz bazı çalışmalardan oluşmaktadır. Anlaşılacağı üzere, birbirini bütünleyen kitap/DVD/CD çalışması farklı zaman dilimlerine yayılan bir emek sürecinin sonucudur.

Bu anlatılan süreç elbette zaman zaman uzun, zaman zaman kısa kesintilerle ilerledi. Dönem dönem başka faaliyetler nedeniyle bu alandaki çalışmalarımı askıya aldım. Dönem dönem araştırmalarım Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde yoğunlaştı, bir dönem Viyana bir dönem de Berlin arşivlerinde çalıştım. Uzunca bir süre misafir öğretim üyesi olarak bulunduğum Michigan Üniversitesi'nin şaşırtıcı olanakları çalışmanın planlananın ötesinde gelişip derinleşmesine yol açtı. Başlangıçta genişletilmiş ikinci baskısını planladığım kitabım, bu çalışmanın oldukça sınırlı bir bölümü olarak kaldı. Sonuç olarak elinizdeki kitap, adı geçen ilk kitabımı –o da gerek içerik, gerekse içerdiği zaman dilimi olarak değişmiş olarak– içeren bambaşka bir çalışmaya dönüştü. O kadar ki üst başlık da çalışmayı tanımlamakta eksik kaldığından, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi* olarak değiştirdim. Zira çalışma Osmanlı-Alman ilişkilerinin yanı sıra emperyalistler arası ilişkileri ve her emperyalist gücün Osmanlı İmparatorluğu ile ilişkilerini de aynı ölçüde kapsamakta...

Sonuçta bu kitap/belgesel (DVD)/müzik (CD) projesi İş Bankası Kültür Yayınları'nın ve editörlerinden Emre Yalçın'ın değerli katkılarıyla hayata geçirilmiş oldu. Dönem dönem kitabı okuyabilir, bazen belgesel seyreder ve müziğinden hoşlandıysanız bağımsız olarak müziğini dinleyebilirsiniz.

Elbette ki bu çok oldukça uzun zaman diliminde çok fazla kişiden şu veya bu ölçüde destek gördüm. Yukarıda adı geçen ilgili kurumların yönetici ve çalışanları, hocalarım, meslektaşlarım, asistanlarım, doğal olarak başta İstanbul Üniversitesi'ninkiler olmak üzere de öğrencilerim. Bazılarını yazarsam mutlaka unuttuklarım olacaktır. Sonradan hatırlayıp üzüleceğime bu değerli dostlara toptan sağolun diyorum... Zaten onlar için burda zikredilmek değil katkıda bulunmuş olmak önemli, eminim.

Ann Arbor Mayıs 2011 – İstanbul Ekim 2012

GİRİŞ

Trenle seyahat etmek çok eğlenceli, insan kuş gibi uçup gidiyor sanki. Yakınından geçtiğiniz ağaçların, kulübelerin, insanların tam olarak ayrımına varamıyorsunuz. Dönüp de bakmak istediğinizde, çoktan geride kalmış oluyorlar.

Jacob Burckhardt

Büyülü atımızı arabanın önüne bağlıyoruz ve mekân yok oluyor; fırtınadaki bulutlar gibi uçuyor, göçmen kuşları taklit ediyoruz! Vahşi atımız hızlı hızlı soluyor, burun deliklerinden kara dumanlar çıkıyor. Mephisto bile mantosunun üzerinde Faust'la bundan daha hızlı uçamazdı! Bugünkü gücümüz ortaçağda yalnızca şeytandan beklenebilirdi. Keskin zekâmız onu bile geride bıraktı.

H.C. Andersen

Herhalde pek az sayıdaki buluş, toplumların ve bireylerin kaderini demiryolları kadar etkilemiş olmalıdır. Gerçekten de demiryolları, toplumların ekonomik, politik, sosyal ve düşünsel yapılarını köklü değişimlere uğratmıştır. 19. yüzyılın iktisadi tarihi büyük ölçüde İngiliz endüstri devrimi, siyaset ve ideolojisi ise Fransız devrimi tarafından belirlenmiştir. Bu sürecin önemli dinamiklerinden biri, demiryolları sayesinde ulaşım olanaklarında görülen muazzam gelişmedir. Demiryolları bir yandan kırsal alanları meta üretimi sürecine sokarken, diğer yandan endüstrinin gereksindiği işgücü, hammadde ve pazar sorunlarının çözümüne de büyük katkı sağlıyordu. Buharlı makinelerle üretilen sanayi ürünleri, yine buhar gücüyle çalışan lokomotiflerle uzak pazarlara süratle gönderilebiliyor, hammaddeler de endüstri merkezlerine ulaştırılıyordu. Demiryolları ayrıca emeğin kırsal alanlardan kentlere akışını ve dolayısıyla işgücü sorununun çözümünü kolaylaştırıyordu. Demiryolunun işlevi bir sanayi ülkesinin kırsal bölgelerini olduğu kadar, az gelişmiş ülkeleri kendi pazarına bağlaması açısından da önemliydi. Bir başka ifadeyle, demiryolu kapitalist dünya ekonomisinin oluşumunda belirleyici rol oynayan faktörlerin başında yer almıştı.

Modern anlamdaki ilk demiryolunun, sanayi devrimini gerçekleştirebilmiş tek ülke olan İngiltere'de ulaşıma açılması tesadüf olmasa gerek. Manchester-Liverpool hattının 1830 yılında hizmet vermeye başlamasından itibaren, demiryolu yapımı konusundaki gelişme o derece hayret verici boyutlara ulaşmıştı ki, 1852 yılında, İngiltere'de henüz demiryolunun ulaşamadığı kent sayısı sadece üçtü. Bu gelişmede kömürün 18. yüzyılın başlıca enerji kaynağı olmasının rolü oldukça önemliydi. Kömürü ocaklardan tüketim noktalarına ulaştırmanın bedeli, üretim maliyetinin çok üzerine çıkabiliyordu. İngiltere'nin madencilikte gelişebilmesinin en önemli nedeni kömür yataklarının denize yakın oluşuydu. 1747 yılında bir Gal malikânesinin yöneticisi "Limandan uzak kömürlerin hiçbir değeri yoktur" diye yazıyordu.

İlk kez 1550'lerde Alsace'taki maden ocaklarında kullanılan demiryolu, giderek Avrupa'daki diğer ocaklara yayıldı. Ocaklardan çıkarılan madenler, ray üzerinde hareket eden dekovillerle yüklenecekleri taşıta ulaştırılmaktaydı. Bu dekoviller atlar, hatta kimi zaman insanlar tarafından çekiliyordu. Demiryolunun gelişiminde kilometre taşlarından biri moto-

run kullanımıdır. 1804'te İngiliz mucit Richard Trevithick'in geliştirdiği ilk lokomotif türünün Caller'deki kömür havzalarında kullanılmasıyla birlikte, modern demiryolunun temeli atılmış oldu. Bir başka maden mühendisi olan George Stephenson 1825 yılında Edward Pease adlı sanayicinin desteğini sağlayarak, Darlington maden ocağını Stockton limanına bağlayan bir demiryolu hattı gerçekleştirdi. Stephenson, Darlington-Stockton hattında, yedi ton ağırlığındaki lokomotifiyle, doksan ton ağırlığındaki bir treni çekmeyi başardı ve bu gelişmenin sonucunda Stockton'da kömür fiyatları yarı yarıya ucuzladı. 1829 yılında Stephenson'un roket adını verdiği lokomotifi geliştirmesiyle de demiryolu çağı başlamış oldu.

Çok geçmeden bu yeni taşıtın önemini fark eden işadamları Stephenson'a Manchester ile Liverpool arasında demiryolu yapmasını önermişlerdi. Böylece 15 Eylül 1830 tarihinde modern anlamda ilk demiryolu, sözü geçen hat üzerinde faaliyete başlamıştı. Çok kısa bir süre içinde trenler, yolcuların zaman ve mekân hesaplarını altüst etmiş, saatte yirmi millik bir hıza ulaşmışlardı. Bu müthiş buluş hızla diğer Avrupa ülkelerine yayılıyordu. Hükümetlerin yanı sıra, riske girmeyi göze alabilen yeni girişimci kuşak demiryolu işine yöneldi.

1832 yılında Fransa'da Lyons-St. Etienne ve bundan üç yıl sonra Paris-St. Germain arasında lokomotifler işlemeye başlamıştı bile. Yine 1835 yılında Almanya'da Nurnberg-Fürth ve 1839'da Leipzig-Dresden seferleri yapılmaktaydı. Belçika'da ise ilk trenler 1836 yılında Brüksel-Antwerpen hattında çalışmaktaydı. Bir iki sene içinde Avusturya, Rusya, Hollanda ve İtalya'da tren seferleri başladı. Uluslararası ilk demiryolu hattı ise Belçika'nın Liege ile Almanya'nın Köln şehirleri arasında 1843 yılında hizmete açılmıştı. ABD'deki gelişmelerin de Avrupa'dan geri kalır bir yanı yoktu. 1851-1852 yıllarında Şili, Peru, Brezilya ve Arjantin'de demiryolları ulaşıma açıldı. Gelişmenin boyutunu anlamak için, 1840 yılında yaklaşık 5000 mil olan toplam demiryolu uzunluğunun, 1900 yılına gelindiğinde 500 bin mile ulaştığını belirtmek yeterli olsa gerek. Raylar, köprüler, viyadükler ve tüneller, dünyanın görünümünü değiştirmişti.

Trenlerin hızları, dakiklikleri ve artan kapasiteleri yolculuğun çehresini değiştirdi. "Bir seferde 600 bilet! Bunun için Leipzig-Dresden güzergâhının o çok övülen ekspres posta arabasının, en az 217 ek sefer yapması gerekirdi" diyerek çağına tanıklık ediyor bir yazar 1838 tarihli mektubunda. Seyahat ucuzlamaya devam ediyordu. Bilet fiyatlarının kimi zaman onda bir oranında düşmesi, seyahatin kitleselleşmesini beraberinde getirmişti. Seyahat artık soyluların gerçekleştirebileceği bir ayrıcalık olmaktan çıkmıştı. Hannover kralı, "Her ayakkabıcı ya da terzinin benim kadar hızlı seyahat etmesini istemiyorum" diye ateş püskürüyordu.

Tren garları civarında kurulan oteller, yeni güzergâhların dışında kalan ortaçağ hanlarının ve kocaman ahırlı posta menzillerinin yerini aldı. Yolculuk tarzı, yol giysileri ve bagajlar da biçim değiştirdi. Ünlü besteci Weber'in oğullarından Max von Weber, çok sayıda yaptığı tren yolculuklarında edindiği izlenimlerini anlatırken, değişimi şu sözlerle aktarıyordu: "Babalarımızın posta arabasına binerken giydiği o kocaman gri mantoları, kukuleta ve kürk başlıkları, ağır çizmeleri ve kalın gri yün çorapları kim hatırlamaz ki? Yolculuğa çıkan insanlar en kötü giysilerini giyer, böylece arabada kirlenip buruşmalarına aldırmazlardı. Ya kadınlar! Başlarında kukuleta, ayaklarında keçe ayakkabı, pamuklu kumaştan mantolara bürünerek, kendilerini bile bile çirkinleştiriyorlardı." Weber'in de düşündüğü gibi alımlılık ve güzellik kadınlar için bu yolculuklarda fazladan bir tehlike kaynağı olabilirdi. Oysa demiryollarının güvenliliği ve rahat kompartımanlar, seyahati huzurlu bir hale getirmişti.

Başka hiçbir icat, bu yeni çağın güç ve süratini böylesine etkileyici bir biçimde açığa çıkaramamıştı. Demiryolu insanın teknoloji yoluyla kazandığı zaferin ta kendisi olmuştu. Bu duygunun sanatsal çalışmalara yansımaması elbette düşünülemezdi. İstasyondan ayrılan bir trenin resmini yapmak isteyen Claude Monet'nin isteği üzerine trenler durduruldu, peronlar kapatıldı, her şey üstat nasıl arzu ediyorsa, öyle oldu. Sonunda Monet, koltuğunun altında yarım düzine resimle oradan memnun bir biçimde ayrıldı. Dönemin bir şairi duygularına tercüman olsun diye şu dizeleri döktürmüştü:

Tanrı huzur ve bolluk versin
Metal yolu ilk akleden insana
Günlerini beş kere yirmiye çıkarsın
Sonra da Cennetin kapılarından kızakla geçirsin.

"Endüstri Devrimi'nin hiçbir yeniliği, insanın hayal gücünü, demiryolu kadar alevlendirmemiştir" diyor ünlü tarihçi Hobsbawm ve ekliyor: "Demiryolunun, endüstrileşmenin 19. yüzyıl şiirinin imgelemine işleyebilmiş tek ürünü olması da buna tanıklık eder." Pommier aşağıdaki dizeleri sanki Hobsbawm'ı haklı çıkarmak için kaleme almıştı:

Ey ilerlemeden yana olanlar, ilerlemeye inananlar,
Elimizde tanık olarak lokomotifin, buharın, demirin gücü var
Öyleyse ileri ilerlemeciliği savunanlar.[1]

Doğal olarak demiryolu yapımı her yerde aynı hız ve ölçüde gerçekleşmemişti. Kendi ekonomilerinin iç dinamiğiyle demiryolu yapımına başlayan sanayileşme sürecindeki ülkelerde gelişmeler son derece hızlı olmuştu. Demiryolu sanayileşmeye yeni bir ivme kazandırdıkça, sanayinin gereksinimleri de yeni hatların döşenmesini beraberinde getirmişti. Görüldüğü gibi, demiryolu öncelikle İngiltere kömür madenlerinin çocuğuydu. Ancak demiryollarına olan talep de; demir, çelik, kömür gibi madenlerin yanı sıra ağır makinelere, işgücüne ve sermaye yatırımlarına sonsuz bir iştah yaratmıştı.

Demiryollarının ilk yirmi yılında, Britanya'da demir ve kömür üretimi üç misline çıkmıştı. Bu artışı anlamak olanaklıdır, zira sadece raylar için ortalama mil başına 300 ton demir gerekiyordu. Demiryolu yatırımları hız kazanınca, çelik hattın demirden çok daha dayanıklı olduğu anlaşılmıştı. Bu yüzden demiryolu modern çelik sanayiinin kurulmasının başlıca sebeplerinden birini oluşturmuştu. Ucuz ve kaliteli çelik üretimi ise gemi, inşaat ve ağır kimya sanayii gibi yeni endüstri dallarının gelişimine neden olmuştu.

Demiryolunun sermaye birikim ve kullanımının yanı sıra, işgücü istihdamı için yeni alanlar yaratması da, kapitalizm denen yeni yaşam tarzının yerleşmesine önemli katkılar yapmaktaydı, tabii tüm sorunlarıyla birlikte. 1847 yılında yaklaşık 50.000 işçi, mevcut hatlarda çalışırken, 250.000 işçi de yeni hatlar inşa ediyordu. Bunların dışında binlercesi demiryolları için demir, ray, inşaat malzemesi, lokomotif ve kömür üretiyordu. 1907 yılına gelindiğinde ise sırf demiryollarında çalışanların sayısı 600.000'in üzerindeydi. İşçilerin ilk kez bu derece yoğun olarak aynı koşullarda birlikte çalışmaları, ilk işçi hareketlerini de beraberinde getirmişti. Görüldüğü gibi fabrika bacaları, demiryolu rayları ve giderek yayılmakta olan işçi

semtleri... Bunların hepsi siyasal özgürlüğün damgasını taşıyacağı yeni bir çağın habercisi ve geleceğin simgeleriydi.

Sanayileşme sürecindeki ülkelerin yanı sıra ekonomik gelişme düzeyleri henüz demiryolu yapımını gerektirmeyen ülkeler de, bu gelişimin dışında kalamamışlardı. Örneğin Hindistan demiryolları, emperyalizmin bir aracı olarak bizzat sömürgeciler tarafından yapılmıştı. Demiryolları, Hindistan pazarını en ücra köşelerine kadar İngiliz sermayesine açmıştı. İşin ilginç tarafı, kendi yaptıkları demiryolunun yerli sanayiinin gelişimini desteklediğini gören İngiltere'nin, bu gelişmeyi, farklı tarifeler uygulamak gibi çeşitli ekonomik mekanizmalarla önlemesi olmuştu. Limanlar ile üretim merkezleri arasında taşınan mallardan düşük ücretler alınırken, Hindistan'ın merkezlerini birbirine bağlayan hatlara yüksek tarifeler uygulanmıştı. O kadar ki, zengin kömür yataklarına sahip Raniganj'dan komşu eyaletlere kömür götürmek, İngiltere'den kömür ithal etmekten daha pahalıya mal oluyordu. Sonuç olarak Hindistan'ın doğal kaynakları kapitalist dünya ekonomisine bağlanırken, bu ülkenin kendi gereksinimleri doğrultusunda üretim yapması engellenmişti.

19. yüzyılda sanayileşme sürecine girmiş olan ülkelerde sermaye birikimi hız kazanmış, ihracat, sermaye yatırımları şekline bürünmüştü. Önceleri dış borç olarak ihraç edilen sermaye, daha sonra ülke dışındaki madenlere, sulama sistemlerine ve ağırlıklı olarak demiryollarına kaydı. Bunun tek örneği elbetteki Hindistan değildi. İngiltere'nin kendi sınırları dışında, Belçika, Danimarka, Avusturya, Kanada ve Arjantin'de demiryolu yatırımlarına giriştiğini hemen belirtelim. Bir başka ifadeyle demiryolu esaslı bir Britanya ihraç malı haline gelmişti. Giderek Alman, Fransız, Rus, Belçika sermayeleri de yabancı ülkelerde demiryolu yatırımlarına giriştiler. Demiryolu yatırımları hem kârlı hem de siyasi iktidarlarca desteklenen faaliyetlerdi, zira az gelişmiş bir ülkeye en garantili ekonomik sızma olanaklarını beraberinde getirdiği gibi, hatların geçtiği bölgenin ilgili ülke tarafından nüfuz alanı haline gelmesini de sağlamaktaydı. Kısaca demiryolu yapımı ekonomik ve politik yayılma araçlarının başında gelmekteydi.[2] Emperyalist devletlerin başlıca rekabet alanlarından biri olan Osmanlı İmparatorluğu'nun da, demiryolu imtiyazı peşinde koşan yabancı şirketlerin kıyasıya mücadele edecekleri bir yatırım alanına dönüşmesi beklenen bir gelişmeydi.

Anadolu ve Bağdat demiryolları bu bağlamdaki işlevlerinin yanı sıra, uluslararası ilişkilerde oynadığı rol nedeniyle de ayrıca incelenmeye değer. Bağdat demiryolu sorunu, ortaya çıkışından itibaren sürekli olarak uluslararası ilişkilerin önemli bir gündem maddesini oluşturmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'nda elde edilen demiryolu imtiyazları, ayrıcalık sahibi ülkenin, o bölgeyi nüfuz alanı haline dönüştüreceği anlamına gelmekteydi. Daha önce İngilizlerce ve Fransızlarca inşa edilen demiryollarının bu doğrultudaki işlevleri bilinmekteydi. Almanlar da doğal olarak elde ettikleri ayrıcalıkları aynı amaçlarla kullanacaklardı. Üstelik bu kez söz konusu olan demiryolu İstanbul'dan başlayıp Konya üzerinden Ön Asya ve Mezopotamya topraklarını aşarak Basra Körfezi'ne kadar uzanacaktı. Bu uzun hat boyunca yaşayan insanların oluşturacakları potansiyel talep ile bölgenin hammadde kaynakları –sözgelimi Adana ve Konya'nın pamuğu, Mezopotamya'nın petrolü– demiryolunun değerini iyiden iyiye artırıyordu. Bağdat demiryolunu denetleyecek ülkenin aynı zamanda, Hindistan yolunu kontrol altına alacak olması, konuya ayrı bir hassasiyet kazandırıyordu.

Çalışmada Anadolu-Bağdat demiryollarının, Osmanlı-Alman ilişkilerinin gelişim sürecinde oynadıkları belirleyici rol, açık bir biçimde sergilenmektedir. Alman toplumunun

çeşitli kesimleri doğal olarak Bağdat demiryoluna farklı yaklaşmaktaydı. Alman resmi politikası demiryolunu, yükselen emperyalist rekabette bir çıkış yolu olarak görmekteydi. Bu bağlamda Bağdat demiryolu Almanya için Osmanlı İmparatorluğu'nda iktisadi ve siyasi nüfuzunu artırmaya yarayacak bir araç olarak düşünülmekteydi. Demiryolunun bir barışçı yayılma aracı olduğu tezinin, bizzat Alman yetkililerce savunulduğunu görmek için, Alman Dışişleri belgeleri üzerinde üstünkörü bir çalışma yapmak yeterli olacaktır. Buna karşılık Alldeutscher Verband gibi açık kolonizasyon yanlıları net bir biçimde devletin resmi politikasıyla çelişiyorlardı. Demiryolu imtiyazını elde eden Deutsche Bank önderliğindeki sermaye çevreleri ise, milliyetçi söyleme kârlılık hesaplarıyla uyumlu olduğu müddetçe sahip çıkıyorlardı. Bu nedenle dönem dönem Marschall gibi "Almanya'nın çıkarları" söylemini bankanın kârlarının önüne çıkaran devlet adamlarıyla uyumsuzluğa düşüyorlardı. Alman toplumunda sınırlı sayıda olsa da Rosa Luxemburg gibi Bağdat demiryolu girişiminin sınıfsal analizini yaparak bu girişimi Osmanlı köylüsünün aşırı sömürülmesi bağlamında irdeleyenler de vardı. Ancak Alman sosyal demokratlarının bile Bağdat demiryolu gibi dış yatırımların emperyalizm bağlamındaki işlevleri söz konusu olduğunda fazla seslerinin çıkmadığını çalışmada göreceğiz.

Çalışmanın temel kaynaklarını Osmanlı, Alman, İngiliz, Avusturya, Amerikan ve İngilizceyle Almancaya çevrildiği kadarıyla Rus belgeleri oluşturmaktadır. Bunlar Osmanlı, Alman, Avusturya ve Amerikan arşivlerinde tarama fırsatı bulduğum veya ilgili kurumlar tarafından yayınlanmış belgelerdir. Yabancı belgeler arasında doğal olarak konsolosluk raporları ön plana çıkmaktadır. Gelişen olaylara yakından tanıklık eden üst düzey yöneticilerin ve diplomatların kendi Dışişlerine ilettikleri bilgilerin konumuz açısından taşıdığı değer ortadadır. Bu bağlamda işin tam anlamıyla içinde olduğu için İmparator Wilhelm'e yazılanlar ve Kayzer'in bu dokümanlara düştüğü notlar çalışmamıza son derece önemli katkılar sağlamıştır. Aynı olaylar hakkında çoğu zaman İngiliz, Alman ve Osmanlı belgelerindeki görüşlerin çapraz olarak karşılaştırılabilmiş olması üretilen bilgilerin güvenilirliğini artırmıştır. Elbetteki Osmanlı belgelerinin getirdiği zenginliğe değinmeden geçmek haksızlık olur. Osmanlı arşivinde taradığım belgeler yukarda belirtilen özellikleri içerdiği gibi, demiryolunun Osmanlı toplumunda yarattığı iç dönüşümlerin anlaşılmasına da son derece yararlı olmuştur.

Yine aynı dönemde her görüşten bilim insanı, politikacı, gazeteci ve derneğin yayınladıkları çeşitli makale, broşür ve kitaplar, farklı çevrelerin demiryoluna yaklaşımlarını yansıtması açısından ilgiyle incelenmeye değer bulunmuştur. Bunların dışında elbetteki bilim insanlarının yaptıkları çalışmaların tamamına yakını elden geçirilerek onların değerli düşüncelerinden de yararlanılmaya çalışılmıştır. Bu tür ikincil kaynaklar arasında Karl Helfferich'in çalışmalarının ayrıcalıklı yeri ayrıca belirtilmelidir. Bağdat demiryolu sürecinin içinde aktif biçimde yer alan Deutsche Bank yöneticisi Helfferich, Deutsche Bank genel müdürü Siemens üzerine yazdığı üç ciltlik kapsamlı biyografi ve tuttuğu günlüklerle, konunun karanlıkta kalan birçok yönü üzerinde önemli bilgilere ulaşmamızı sağlamıştır.

Anadolu-Bağdat demiryolları Osmanlı-Alman ilişkilerinin lokomotifi; Deutsche Bank'ın Anadolu'da ilk demiryolu ayrıcalığı elde ettiği 1888 yılı ise lokomotifin hareket tarihi olarak kabul edilebilir. Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'ndaki varlığı bu olayla birlikte somut olarak kendini hissettirmeye başlamıştır. Çalışmada, Bağdat treninin alacağı uzun yolun adım adım izlenmesine geçmeden önce, bu sürecin algılanmasında yardımcı olacağı düşüncesiyle dönemin ön tarihine bir göz atmak gerekli görülmüştür. 1888 öncesi yapılan demiryollarının

ardındaki toplumsal dinamikler araştırılmış, böylelikle Anadolu demiryolunun doğuş koşullarına ulaşılmaya çalışılmıştır. Aynı amaçla Osmanlı-Alman ilişkilerinin tarihsel gelişimi üzerinde durulmuş, yakınlaşmanın her iki ülke açısından taşıdığı anlam ortaya konulmuştur. Oluşum koşulları bu şekilde belirlendikten sonra, Haydarpaşa-Ankara ve Eskişehir-Konya hatlarından meydana gelen "Anadolu Demiryolu" çeşitli boyutlarıyla incelenmiştir.

Demiryolunun Konya'dan sonrası için verilen mücadeleyi mercek altına alan ikinci bölüm, araştırmanın oldukça ayrıntılı bir parçasını oluşturmuştur. Bağdat demiryolu imtiyaz mücadelesi iktisadi ve siyasi tarih açısından mükemmel bir laboratuvar niteliğindedir. Devlet başkanları, başbakan, bakan ve diplomatlar girişimi üstlenmek isteyen vatandaşlarıyla birlikte hareket etmişlerdir. Politik ve ekonomik yaşamı yönlendiren bu insanların aktif katılımı, demiryolunun öneminin somut göstergelerinden biridir. Marschall gibi önemli bir diplomatın İstanbul'a atanması ve burada kendi ülkesi adına yaptığı başarılı çalışmalar, Wilhelm'in Abdülhamit'i ziyareti ve ünlü Şam konuşması, imtiyaz savaşları, Kuveyt sorunu, kolonizasyon tezleri, demiryolunun uluslararasılaştırılması için çabalar, Deutsche Bank ile imzalanan ön protokol ve nihayet 1902 sözleşmesi bu bölümün kilometre taşlarını oluşturmuştur.

Üçüncü bölüm, 5 Mart 1903 Bağdat Demiryolu Sözleşmesi'nin imzalanmasıyla başlayan döneme ayrılmıştır. 1902 sözleşmesindeki boşlukları dolduran 1903 Bağdat Demiryolu mukavelesinin içeriği, önemine binaen ayrıntılı olarak verilmeye çalışılmıştır. Yine 1903 yılında girişime ortak olmaya istekli İngiliz ve Fransız müteşebbisler varken ve onları desteklemeye kararlı yönetimler iş başındayken uzlaşma fırsatının kaçırılmış olması bu sürecin ayrıntılı olarak analizini gerekli kılmıştır. Bu alt bölüm irrasyonel milliyetçiliğin varacağı yerler bağlamında ibretle okunmayı hak ediyor. Bir sonraki alt bölümde ise süratle gerçekleştirilen Ereğli hattının yarattığı büyük umutların ardından demiryolunun uzun yıllar tek bir kilometre dahi ilerleyememesinin nedenleri irdelenmiş ve Meşrutiyet'in ilanına kadar uluslararası bir sorun olarak Bağdat demiryolu çerçevesinde gelişen dinamikler ortaya koyulmaya çalışılmıştır. 1905 sonundan itibaren bu sürecin merkezinde Edward Grey ve onun önayak olduğu dörtlü konferans tezi yer almıştır. Sürecin sonunda Almanya itilaf devletleri tarafından çevrelendiğinin bilincine varmış, ama bu zinciri en zayıf noktasından kırma umudunu yitirmemiştir.

Dördüncü bölüm, Meşrutiyet'in getirdiği dönüşümleri konu edinmektedir. Yeni dönem Osmanlı İmparatorluğu'ndaki iç dinamiklerin önem kazanması açısından ilginç sayılabilir. Demiryoluna karşı içten içe oluşan muhalefet Mebusan Meclisi'nde açıkça ortaya çıkmıştır. Bunun dışında Bağdat demiryolu işçileri çalışma koşullarını iyileştirmek amacıyla örgütlü bir biçimde greve gitmişlerdir. Bu gelişmeler Osmanlı İmparatorluğu'nda gözlemlemeye alışkın olmadığımız yeni açılımlardır. Toplum ve devlet; grev, işçi sınıfı, sosyalizm gibi yeni kavramlarla tanışmıştır. Bu bölümün diğer önemli sorunsalı ise rejim değişikliğinin, büyük güçlerin Osmanlı İmparatorluğu'nda sürdürdükleri nüfuz mücadelesinde yarattığı önemli dönüşümdür.

Son bölüm, savaş öncesi uzlaşma çabalarının çok taraflı müzakerelerle sürdürüldüğü 1911-14 yıllarını mercek altına almaktadır. Almanların Ruslarla beklenmedik şekilde anlaşarak itilaf zincirini kırmayı başardıkları sürecin arkasındaki dinamiklerin incelenmesiyle başlayan bu bölüm, Osmanlı-İngiliz, Alman-Fransız, Alman-İngiliz ve tüm taraflar arasındaki petrol savaşları/anlaşmaları ile devam etmektedir. Tarihin ilginç ironilerinden biri, Bağdat demir-

yolu konusundaki tüm çelişkilerin uluslararası anlamda çok taraflı anlaşmalarla çözümlenmiş olmasıdır. Ancak buradan yola çıkarak yapılacak en büyük hatanın, kimi araştırmacıların ileri sürdüğü gibi Bağdat demiryolu sorununun savaşın çıkmasında etkili olmadığı sonucunun çıkarılması olduğu kanaatindeyim. Zira unutulmamalıdır ki, Bağdat demiryolu, ön sözleşmesinin imzalanmasından itibaren tam 18 yıl Avrupa'da bir kâbus gibi sürekli olarak siyasi atmosferi zehirlemeye devam etmişti. Bu zehirli paylaşım atmosferi sonucunda ulaşılan çıkmaz, paylaşım savaşı olmuştu. Sonraki gelişmeler savaş kazanmak kadar kalıcı barış anlaşmaları yapabilmenin de önemini ortaya çıkarmıştır. Harbin bitiminde Almanya'ya dayatılan koşullar Hitler'in ustalıkla kullanabileceği bir potansiyel yaratarak yeni bir dünya savaşının filizlerini atmıştı. Belki de savaşın bitmemiş olduğunu, 1939 yılında yeniden başlamak üzere bir ara verildiğini ileri sürmek yanlış olmaz.

Bağdat demiryolu mücadelesi sürecinde ve sonrasında yeterli dersler alınmış mıdır? Bugün bölgedeki son gelişmelere baktığımızda ve Bağdat'ın uluslararası ilişkiler terminolojisinde hâlâ en sık kullanılan simge kent olmayı sürdürmesini göz önüne aldığımızda, en iyimser yanıt "emin değilim" olabilir.

Literatüre mütevazı bir katkı yapabilmiş olma umuduyla.

1 Eric J. Hobsbawm, *Devrim Çağı: 1789-1848*, Çev. J. Ergüder-A. Şenel, Ankara, 1989, s. 85, 307.

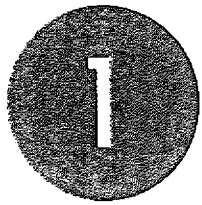
2 Robert Lee, "Railways, Space and Imperialism", *Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs*, ed. G. Dinhobl, Wien, 2004, s. 91-106. Ayrıca bkz. Clarence B. Davis ve Kenneth E. Wilburn vd., *Railway Imperialism*, New York, 1991.

I

ANADOLU DEMİRYOLU

Anadolu Demiryolu; mürteci olduğumu, inkılaplara düşman olup, memlekete sokmak istemediğimi söyleyenlere bunun aksini ispat eden en iyi delildir.

Sultan Abdülhamit



İNGİLİZ DEMİRYOLLARI

Doğu'dan 1837 yılında döndüğümde Büyük Britanya için her anlamda -milli, siyasi, ticari- büyük önemi olan bu projenin hem kamuoyu hem de İngiliz hükümetince yeterince algılandığını düşünüyordum... Fakat 31 yıl geçti ve hâlâ hiçbir şey yapılamamış durumda.

F. Rawdon Chesney

Chesney'in projesi

Anadolu'da ilk demiryolu hattını 1856-1866 yılları arasında bir İngiliz şirketi inşa etmiştir. Hindistan'a Akdeniz üzerinden ulaşabilmeye yönelik ilk çabalar ise 17. yüzyılın başlarında Türk-Levant Ticaret Kumpanyası ile Doğu Hindistan Kumpanyası'nın ortaklaşa yürüttükleri araştırmalara dayanır. Her iki şirket Hindistan ticaretinde Portekizlilerin rekabetine karşı, Halep ve Basra Körfezi üzerinden Hindistan'a ulaşmayı amaçlıyordu.[1] İlk demiryolu gerçekleştirme düşüncesi ise 19. yüzyılın otuzlu yıllarında yine bir İngiliz subayı olan Francis Chesney tarafından ortaya atılmıştır. Bu yıllarda İngilizler Akdeniz'den Hindistan'a, Basra Körfezi üzerinden ulaşma çabası içindeydi. Demiryolu veya nehir ulaşımı ya da bu ikisinin kombinasyonu ile öncelikle Akdeniz ile Basra Körfezi arasında ulaşım olanaklarının geliştirilmesini hedefliyorlardı.[2] Ümit Burnu'ndan yapılan yolculuk çok uzun sürdüğü gibi, bir hayli maliyetli olmaktaydı. Buharlı gemilerin uzun yolculuklarda kullanılması konusunda henüz yeterli deneyim kazanılmamıştı. Bu nedenle Kızıldeniz üzerinden Hindistan'a yapılan yolculuklar da tehlikeli görülmekteydi. Sorunun çözümlenebilmesi doğrultusunda Sir F. Chesney ilginç öneriler getirmişti. Chesney Hindistan'a Suriye ve Mezopotamya üzerinden ulaşabilmek için, 1829-1832 yılları arasında, Dicle ve Fırat nehirlerinin gemi yolculuğuna elverişli olup olmadığı konusunda araştırmalar yapmıştı. Araştırmalarının sonunda Fırat nehri üzerinde buharlı gemi ulaşımının olanaklı olduğu sonucuna varmıştı.[3]

Önerinin uygulanabilirliğinin saptanması amacıyla İngiliz hükümeti Chesney'in yönetiminde bir araştırma ekibi oluşturarak iki buharlı gemi ile birlikte bölgeye yolladı. Ekip, çalışmalarını 1835-1837 yılları arasında, Birecik'ten Fırat ve Dicle nehirlerinin birleştiği noktaya kadar olan bölgede sürdürdü. Parlamento araştırma masraflarına 20.000, Hindistan Kumpanyası ise 10.000 sterlin ile katılmıştı.[4] İstanbul'daki Büyükelçilik İngiliz hükümeti tarafından Chesney ekibine her türlü desteğin verilmesi doğrultusunda bilgilendirilmişti.[5] Ekip bölgeye vardığında 1832 yılından beri Bağdat ve Basra Körfezi arasında küçük çapta gemicilik yapmakta olan Alexander Hector, Chesney'e yardımcı olmuştu. Hector bölgedeki ilk İngiliz girişimci olması bağlamında anılmaya değer.[6] Araştırmalar sonucunda, Fırat nehri

üzerinde özellikle yaz aylarında suların alçalması nedeniyle gemi ulaşımının teknik açıdan bazı sakıncalar taşıdığı sonucuna varılmıştı.[7] Bunun üzerine Chesney, Akdeniz'den başlayıp Bağdat üzerinden Basra Körfezi'ne uzanan bir demiryolu projesini gündeme getirdi. Böylece Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu yapımı düşüncesi ilk kez somut bir projeyle ortaya atılmış oluyordu.

1848 yılında Pave adlı bir İngiliz tarafından Calais'den başlayıp, İstanbul ve Basra üzerinden Kalküta'ya uzanacak dev bir demiryolu projesi ortaya atıldı.[8] Chesney'in Fırat demiryolu projesi Pave'ninkinin ancak küçük bir parçasını oluşturuyordu. Üstelik Pave, demiryolunun daha sonra Pekin'e kadar uzatılmasını düşünüyordu. İlk demiryolunun İngiltere'de 1830 yılında işletmeye açıldığını düşünürsek, Pave'nin projesinin o günkü teknolojik koşullarda gerçekleştirilebilmesinin hayal gücünü fazlasıyla zorladığı sonucuna ulaşabiliriz.

Chesney'in önerisi de buharlı gemi ulaşımının gelişmesiyle önemini yitirmiş gibi görünüyordu. Chesney yine de belirli dönemlerde projesini gerçekleştirme şansı arayacaktı. 1850 yılında bu kez özel sermayeyi projesini desteklemeye çağırıyordu. 1857'de ise "Euphrates Valley Railway Company"yi [Fırat boyu demiryolu şirketi] kurarak Osmanlı yönetiminden demiryolu imtiyazını elde etmeyi başarmıştı.[9] Fransızların Süveyş Kanalı'nın yapımına başlamaları üzerine, İngiltere için Hindistan'a yeni bir yol arayışının tekrar önem kazanması, Chesney'e projesini bir kez daha gündeme getirme olanağı yaratmıştı.[10] Chesney toplam harcamaların üç yüz milyon frank tutacağını hesap ediyordu. Euphrates Valley Railway Company, Osmanlı hükümetinin sağlayacağı %6 faiz garantisini yeterli bulmadı. Bu nedenle %2'si İngiliz hükümetinden, %2'si Hindistan Kumpanyası'ndan olmak üzere %4'lük ek bir destek için çaba sarf etti. Chesney, Gladstone ve Palmerston'un desteklemelerine rağmen, gerekli garantiyi elde edemeyerek bir kez daha projesini uygulama şansını yitiriyordu.[11] Chesney'in 1862 yılındaki girişimi de sonuçsuz kalmıştı. Babıâli'den imtiyaz elde etmesine rağmen, projesinin garanti ödemeleriyle desteklenmesi talebi İngiliz hükümeti tarafından reddedilmişti. Bundan bir yıl önce Lynch kardeşlere ait The Euphrates Company adlı bir İngiliz şirketi Basra-Bağdat arasında düzenli gemi seferlerine başlamış, aynı yıl İngilizler İstanbul ve Bağdat arasında bir telgraf hattı inşa etmişlerdi. Chesney yıllar sonra bu konuda gösterdiği çabaların Britanya İmparatorluğu için öneminin İngiliz etkili çevrelerince anlaşılmadığından yakınacaktır: "Doğu'dan 1837 yılında döndüğümde Büyük Britanya için her anlamda –milli, siyasi, ticari– büyük önemi olan bu projenin hem kamuoyu hem de İngiliz hükümetince yeterince algılandığını düşünüyordum. Güçlüklerin üstesinden gelinmiş, Araplar ve Türk yönetimi Hindistan'a uzanan bu ulaşım projesine olumlu yaklaşmışlar, böylece projenin önü açılmıştı. Fakat 31 yıl geçti ve hâlâ hiçbir şey yapılamamış durumda."[12]

Fırat demiryolu projesi çalışmamızın ilerleyen bölümlerinde görüleceği üzere, İngiltere'nin Basra Körfezi politikası bağlamında dönem dönem gündeme gelmeye devam etmişti. Örneğin 1883 yılında bir Rus kumpanyasının İran yönetiminden Hazar Denizi ile Basra Körfezi arasında bir demiryolu imtiyazı aldığı haberi üzerine, İngiliz *The Globe* gazetesi, bu durumun Rusya'nın İran'ı tümüyle nüfuzu altına alması anlamına geleceği bağlamında hükümeti uyarmıştı. Gazeteye göre Hindistan'ı zaten kuzeyden tehdit etmekte olan Rusya artık kuzeybatı yönünden de tehlikeli olmaya başlayacak ve İngiltere ile Hindistan arasındaki deniz ulaşımı riske girecekti. Gazetenin yazarına göre

kendilerinin karşı hamle olarak "hemen Fırat nehri şimendüfer hattını" hayata geçirmeleri "elzem"di.[13] Birazdan görüleceği üzere, bundan üç sene sonra bölgede Chesney ile çalışmalar yapmış olan İngilizlerin ünlü kapitalistlerinden Sir Williams Andrews aynı hattı tekrar gündeme getirecekti.[14]

Osmanlı demiryollarının iç ve dış dinamikleri ve İngiliz hatları

Osmanlı İmparatorluğu'nun üretim yapısı ve piyasa dinamikleri demiryollarını gerektirecek bir gelişme düzeyine ulaşmamıştı. Zaten İngilizlerin Osmanlı topraklarındaki ilk demiryolu projesinin gündeme gelmesi de Osmanlı ekonomisiyle ilgili olmaktan çok, en önemli sömürgeleri olan Hindistan'a ulaşma arayışlarının bir ürünüydü. Nitekim 1856 yılında İngilizler İskenderiye-Kahire demiryolunu, aynı amaçla ulaşıma açtılar.[15] Bu demiryolunun imtiyazı İngilizlere, Mısır valisi Abbas Paşa tarafından verilmişti. Daha sonra İngiltere'nin diplomatik baskıları sonucu Babıâli, hattın yapımına göz yummak zorunda kalmıştı. İmparatorluğun Anadolu ve Rumeli topraklarında ulaşıma açılan ilk demiryolları yine İngilizlerce, bu kez verimli bölgelerin tarımsal potansiyelini değerlendirme amacına yönelik olarak inşa edilmişlerdi. Daha sonra yapılacak olan Alman ve Fransız hatları da, hem stratejik hem de ticari amaçlara hizmet edecekti. Rekabet içindeki emperyalist ülkeler için Osmanlı topraklarında nüfuz alanları elde etmenin en etkili yolu demiryolu yapımından geçiyordu.

Yukarıda anlatılanlardan, Osmanlı demiryollarının sadece Avrupa ülkelerinin baskı veya telkinleriyle inşa edildiği sonucu çıkarılmamalıdır. Osmanlılar da büyük bir hızla gelişen bu yeni ulaştırma sistemini

İlk kez Osmanlı topraklarında demiryolu yapımını öneren İngiliz subayı Francis Chesney.

yol sorununu çözecek çare olarak görüyorlardı. Mustafa Reşit Paşa'dan başlayarak Avrupa'yla siyasi bütünleşmenin gereğine inanan Tanzimat bürokratları, özellikle de Ali ve Fuat Paşalar padişaha sundukları layihalarda, demiryollarının Osmanlı ülkesi için önemini vurguluyorlardı.[16] Osmanlı yöneticilerinin demiryollarına duydukları ilgi daha çok yönetsel/stratejik kaygılara dayanıyor; ülkede giderek artmakta olan iç ve dış karışıklıkların, demiryolunun sağlayacağı süratli asker sevkıyatı ile önlenebileceği düşünülüyordu. İkinci olarak ise demiryollarının mali bunalımın hafiflemesine yardımcı olacağı, ulaşım sorununun çözüldüğü bölgelerde üretimle birlikte, âşâr vergilerinin de artacağı umut ediliyordu. Nitekim 1889-1911 yılları arasında tarımsal üretim Osmanlı İmparatorluğu'nun bütününde %63 artmışken, demiryollarının geçtiği bölgelerde bu artış %114'ü bulmuştur.[17] O halde Osmanlı demiryollarının,

iç ve dış dinamiklerin bir bileşkesi olarak ortaya çıktığı ileri sürülebilir.

Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu yatırımlarını finanse edecek sermaye birikimi olmadığı gibi, deneyimli teknik kadrolar da bulunmamaktaydı. Bu durumun doğal sonucu, Haydarpaşa-İzmit ve Hicaz hatları dışında, Osmanlı demiryollarının tamamının yabancı şirketler tarafından gerçekleştirilmiş olmasıdır. Üstelik, Osmanlı Devleti'nin bu alanda yatırım yapacak yabancı sermayeye birtakım garantiler vermesi de gerekmişti. Zira planlanan hatların ticari potansiyellerinin, en azından kısa dönem için yetersizliği, yabancı sermayenin bu alana ilgi duymasına engel oluyordu.

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki ilk imtiyazı İngilizler 1856 yılında, İzmir-Aydın demiryolu için elde etmişlerdi. İngiliz sermayesini bu hattın döşenmesine teşvik eden neden, bölgenin hammadde kaynağı ve mamul madde sürüm alanı olarak değerlendirilmek istenen potansiyeliydi. İzmir 18. yüzyıldan başlayarak imparatorluğun en önemli limanlarından biri haline gelmişti. Son derece verimli bir hinterlandın tek çıkış noktası olup dış ticarete oldukça elverişli bir konuma sahipti. Daha demiryolu yapımına başlanmadan evvel İzmir'de fiilen ithalat ve ihracat işleriyle uğraşan 1061 İngiliz tacir bulunmaktaydı.[18] Bunun nedeni, kentin İngiliz tacirler için giderek daha çekici bir ticaret merkezi haline gelmiş olmasıydı. İngiltere, Osmanlı Devleti'nin dış ticaret konusundaki son kalelerini 1838 Balta Limanı Ticaret Antlaşması ile yıkmıştı. İhracat yasakları, yed-i vahit (tekel) usulü ve iç gümrükler kaldırılmış,[19] böylece Osmanlı pazarlarına girmek ve oradan hammadde ithal edebilmek için hukuki bir engel kalmamıştı. Ancak İngiliz tacirlerin önünde hâlâ çözüm bekleyen dev bir sorun vardı: ulaşım. Ulaşımın develerle gerçekleştiriliyor olması, maliyetleri artırdığı gibi bir dizi başka olumsuzluklar da içermekteydi.[20] O günün koşullarında bu problem ancak demiryolu yapımıyla çözülebilirdi. Kentteki İngiliz tacirlerden Robert Wilkin ile dört arkadaşı, benzeri düşüncelerle, İzmir ile Aydın arasında yapılacak bir demiryolu imtiyazı için Babıâli'ye başvurdular. İngiliz Büyükelçiliği'nin de desteğiyle başvuruları kabul edildi. Kendileri böylesine büyük bir yatırımın altından kalkamayacakları için, bu imtiyazı İngiltere'de bir gruba sattılar. Böylelikle 1857 yılında "İzmir'den Aydın'a Osmanlı Demiryolu Şirketi" (The Ottoman Railway from Smyrna to Aidin) kurulmuş oldu.[21]

Yapılan İzmir-Aydın demiryolu sözleşmesine göre Osmanlı hükümeti, şirkete yatırdıkları 30.6 milyon frank sermaye için yılda %6 kâr garantisi sağlamak zorundaydı. Ayrıca şirket hükümete ait topraklardan, maden ve ormanlardan ücretsiz olarak yararlanma hakkına sahipti. Demiryolunda kullanılmak üzere ithal edilecek malzeme dış ticaret vergisinden muaf tutulacaktı. Buna karşılık demiryolunun ilk 70 kilometrelik bölümü dört yıl içinde tamamlanmış olacaktı. Osmanlı yönetimi bu güzergâhta bir başka şirkete demiryolu yapma izni vermeyecekti.[22]

Şirket, demiryolunun ilk 70 kilometrelik bölümünü yükümlü olduğu sürede gerçekleştiremeyince, hükümet süreyi üç yıl daha uzattı. Oysa sözleşme hükümete bu gibi durumlarda güvence parası olarak tutulan 39.600 sterline el koymak ve şirketin yönetimini devralmak hakkını tanımıştı. Osmanlı hükümetinin bu haklarını kullanmadığı gibi, şirkete yeni ayrıcalıklar tanımasının sebebi, Osmanlı yöneticilerinin ülkede demiryolu yapımına verdikleri önemin giderek artmasında aranmalıdır. Osmanlı yöneticilerinin ülke genelinde demiryolu yapımını desteklemelerinin iki temel nedeni, İzmir-Aydın bölgesi için de geçerliydi. Bunlardan birin-

cisi giderek artmakta olan iç karışıklıkların, demiryolunun sağlayacağı süratli asker sevkıyatı ile önlenebileceği düşüncesi; ikincisi ise ülkenin içinde bulunduğu mali bunalımın hafiflemesine yardımcı olacağı umuduydu. Batı Anadolu bölgesi de, 19. yüzyılda çıkan karışıklıklardan nasibini almıştı. Rum, Yahudi ve Ermeni cemaatleri arasındaki anlaşmazlıklar bir yana, kırsal kesimde örgütlenmiş Zeybek, Yörük ve Çerkez çetelerine karşı bölgeye hızla asker sevk etmek gerekli oluyordu. Aynı neden Adalar'dan gelip kıyı köylerini yağmalayan Rum çetelerinin durdurulması için de geçerliydi.[23] Bu karışıklıklar bölgedeki ekonomik yaşamı da olumsuz yönde etkiliyordu.

Osmanlı yöneticileri ulaşım sorununu çözümleyerek üretimi artırabileceklerini, böylece âşâr gelirinin yükseleceğini umuyorlardı. Ayrıca demiryolu sayesinde ticaretin gelişmesi, tarımsal vergilerin yanı sıra gümrük vergilerinde de artış sağlayacaktı. İzmir-Aydın demiryolunun yapımı on yıl sürmüş, hatlar 1866 yılında ulaşıma açılmıştı. Beklendiği gibi, İzmir-Aydın demiryolunun geçtiği bölgelerden toplanan tarımsal vergiler, 1856 ile 1909 yılları arasında 13 misli artmıştı. Aynı şekilde İzmir gümrüklerinin geliri 1873-77 arasında yılda ortalama 230 bin sterline ulaşmıştı.[24] Yüz otuz kilometre uzunluğundaki İzmir-Aydın hattı, daha sonra 1879 tarihli ek bir sözleşme ile Dinar'a kadar uzatıldı. Hattın uzunluğu muhtelif kollarıyla birlikte 515 kilometreyi bulmuştu.[25]

Bu arada İngilizler İzmir'den Kasaba'ya (bugünkü Turgutlu) uzanan ikinci bir demiryolu yapımına giriştiler. 1863 yılında Price adlı bir İngiliz girişimcinin Osmanlı hükümetinden yine %6 kâr garantisiyle söz konusu demiryolunun imtiyazını elde etmesi üzerine, "İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi" kuruldu. Çalışmalarına 1864 yılında başlayan şirket üç yıl içinde 92 kilometrelik İzmir-Kasaba hattını tamamladı. Demiryolu 1875 yılında Alaşehir'e kadar uzatılmıştı. İzmir-Kasaba Şirketi'ne 1888'de, bu kez garanti karşılığı olmaksızın Manisa ve Soma arasındaki 92 kilometrelik yapım ve işletme imtiyazı verilmiş; Manisa-Soma hattı 1890 yılında işletmeye açılmıştı.[26]

Gerek İzmir-Aydın, gerek İzmir-Kasaba demiryolları, Batı Anadolu bölgesinde İngiliz nüfuzunun hızla yayılmasına yol açtı. Demiryolları yapımını bölgedeki İngiliz ticaretindeki artış ve İngilizlerin madencilik, belediye hizmetleri gibi diğer sektörlerdeki yatırımları izledi. Bunların dışında; hem demiryolunun tamamlanmış olması, hem de yabancıların toprak sahibi olmalarını olanaklı kılan 1866 toprak yasasının yürürlüğe girmesi, İngilizleri kapitalist çiftlikler kurmaya yöneltmişti.[27] Osmanlı yöneticilerinin beklentileri de önemli ölçüde karşılanmış, ulaşım sorununun çözümüyle birlikte güvenlik sağlanmış ve üretim artmıştı. İzmir'in ticari kapasitesi İstanbul'u geçmişti.[28] İzmir'den Aydın ve Kasaba'ya inşa edilen hatların beklentileri karşılaması, Osmanlı yöneticilerinde gerek bu hatların uzatılması ve gerekse başta Basra Körfezi istikametinde olmak üzere yeni demiryollarının inşası bağlamında motivasyon yaratmıştı.[29] Ayrıca Aydın demiryolu işletmesinin müdürleri halkın demiryolu kültürünü kazanması için gerekenleri yapmıştı. Bunlardan Barfield, demiryolu alışkanlığını kazandırmak için ücretleri indirmiş, hatta trenin dolmuş gibi yolda işaret veren yolcuları almasını sağlamıştı. Üstelik yolcuların eşekleriyle seyahat etmesi üzerine trenlere birer hayvan vagonu ekletmişti.[30]

Ancak üretimdeki artışın İngiliz sanayiine endeksli oluşu, İngiliz ekonomisindeki bunalımların doğrudan Osmanlı üreticisini etkilemesini de beraberinde getirmişti. İngiltere'nin kendi hammadde gereksinim-

lerini karşılamak için, bölgede teşvik ettiği ürünlere en güzel örnek olarak pamuğu gösterebiliriz. Amerikan İç Savaşı'nın yarattığı pamuk kıtlığı, İngiliz sanayicilerini yeni pamuk üretim alanlarını desteklemek zorunda bırakmıştı. Manchester Pamuk Alım Birliği, İngiltere'nin İzmir konsolosunun raporuna dayanarak, Batı Anadolu'da pamuk üretimini destekleme kararı almıştı. Birlik'in ücretsiz tohum dağıtımı, üreticilere iş makineleri desteği, kaliteyi yükseltmek için verilen kursların yanı sıra İzmir-Aydın demiryolunun desteklenmesi kararını almış olması ilginç olsa gerek. Nitekim pamuk üretiminde artış sağlanan bölgeler, Aydın demiryolunun geçtiği yörelerdi. Batı Anadolu'da İngilizler tarafından üretilen, İngiliz demiryolu ile taşınan ve İngiltere'ye ihraç edilen zımpara taşı üretimi de, bölge ekonomisinin İngiliz ekonomisine ne derece bağlı olduğuna dair oldukça aydınlatıcı bir diğer örnek olsa gerek. Bölge ekonomisinden tamamen yalıtılmış, bölge ekonomisi ile hiçbir ilgisi olmayan madenler konusunda manganez, antimuan, krom, boraks örnekleri de verilebilir. Sonuç olarak, İngiliz çabaları Batı Anadolu'da üretken güçleri geliştirmiştir, ancak İngiliz endüstrisine endeksli olarak. Bu durum, dış dinamikle kapitalist dünya ekonomisine eklemlenen ekonominin, kapitalizmin devresel bunalımlarından da doğrudan etkilenmesini beraberinde getiriyordu. Batı Anadolu'nun iktisadi faaliyetleri, İngiltere'deki bunalım ve göreli refah dönemlerini iki yıllık gecikmelerle izliyordu.[31]

İngilizler benzeri amaçlarla, imparatorluğun Avrupa topraklarında da demiryolları inşa ettiler. Bunlardan biri, Köstence ile Çernavoda arasındaydı. Osmanlı hükümeti Köstence-Çernavoda demiryolunun imtiyazını İngilizlere verirken, bu kez herhangi bir garanti ödemesi yükümlülüğü altına girmiyordu. Adı geçen 65 kilometre uzunluğundaki hat, 99 yıl sonra karşılıksız olarak Osmanlı hükümetine devredilecekti. Bu durumu bir nevi yap-işlet-devret modeli olarak niteleyebiliriz. Köstence-Boğazköy/Çernavoda hattı 4 Ekim 1860 tarihinde işletmeye açıldı.[32] İki yüz yirmi kilometrelik Varna-Rusçuk hattının imtiyazı ise, 1861 yılında yine 99 yıl için verilmişti. Bunlardan Köstence-Çernavoda hattı, Rusya ile yapılan savaştan sonra Romanya sınırları dahilinde kalmıştır. Varna-Rusçuk demiryolu ise 1866 yılında ulaşıma açılmıştır. Sultan Abdülaziz'in Osmanlı İmparatorluğu'ndaki ilk demiryolu seyahati bu hat üzerinde gerçekleşmiş ve *The Times* gazetesine göre, sultan yolculuktan duyduğu memnuniyeti dile getirmiştir.[33] Her iki demiryolu, yarattığı ticari canlanmanın yanı sıra, bölgeye milliyetçi düşüncelerin girişini de hızlandırmıştır. Nitekim Varna hattı 1878 Berlin Antlaşması'yla Bulgaristan'a devredilmiştir.

1 Carl Anton Schaefer, *Die Entwicklung der Bagdadbahnpolitik*, Weimar, 1916, s. 7.

2 Arnold T. Wilson, *The Persian Gulf*, Londra, 1954, s. 263, 264.

3 Hecker, "Die Eisenbahnen der asiatischen Türkei", *Archiv für Eisenbahnwesen*, Berlin, 1914, s. 777.

4 Hermann Schmidt, *Das Eisenbahnwesen in der asiatischen Türkei*, Berlin, 1914, s. 3.

5 Lieut-Colonel Chesney, *The Expedition for the Survey of the Rivers Euphrates and Tigris*, (Carried on by Order of the British Government in the Years 1835, 1836, and 1837), Vol. 1, Londra: Longman, Brown, Green, and Longmans, 1850, s. xi.

6 Halford Lancaster Hoskins, *British Routes to India*, Londra, 1966, s. 423.

7 Chesney, s. 39.

8 Clarke Hyde, "On Railways to India and Turkey", *Journal of the Society of Arts*, N. 1360, Vol. XXVII, 13.12.1878, s. 41.

9 Edward de Warren; "European Interests in Railways in the Valley of the Euphrates", Londra, 1857, Charles Issawi, *The Economic History of the Middle East 1800-1914* içinde, Chicago ve Londra, 1966, s. 138.

10 Kanal / Demiryolu rekabeti ile ilgili süreç için bkz. Arnold T. Wilson, *The Suez Canal, Its Past, Present, and Future*, Londra-New York-Toronto, 1939, s. 2-42.

11 Schmidt, s. 3. Daha o dönemde Chesney'in projesinin yaratacağı siyasi tehlikelere dikkat çekerek girişimin uluslararası bir şirket tarafından gerçekleştirilmesi gereği üzerinde duran bir yorum için bkz. Eugene Morel, *Türkiye ve Reformları*, İstanbul, 1984, s. 129-134.

12 Francis Rawdon Chesney, *Narrative of the Euphrates Expedition*, (Carried on by Order of the British Government during the Years 1835, 1836, and 1837), Londra, Longman Greens and CO., 1868, s. viii.

13 *B.O.A.*, Y. PRK. TKM, 6/25.

14 *B.O.A.*, Y. EE. KP, 2/147.

15 Muhteşem Kaynak, "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış", *Yapıt*, Sayı 5 (1984), s. 68.

16 Engin Deniz Akarlı, *Belgelerle Tanzimat, Osmanlı Sadrazamlarından Ali ve Fuat Paşaların Siyasi Vasiyetnameleri*, İstanbul, 1978, s. 25.

17 Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Ankara, 1970, s. 153.

18 Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, İstanbul, 1977, s. 57.

19 1838 antlaşması üzerine ayrıntılı bilgi için bkz. Mübahat .S. Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri II, (1838-1850)*, İstanbul, 1976, s. 7-42 vd. Ayrıca çok sayıda kaynağın yanı sıra şu iki makaleye bakılabilir. Seyfettin Gürsel, "1838 Ticaret Antlaşması Üzerine", *Yapıt*, Sayı 10, (Nisan-Mayıs 1985), s. 27-36 ve aynı dergi içinde Taner Timur, "1838'de Türkiye, İngiltere Rusya", s. 4-26.

20 Develerin su yataklarından geçememesi, devletin gerektiğinde develere el koyması ve benzeri güçlükler için bkz. Ali Akyıldız, "Osmanlı Anadolusunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın Hattı (1856-1866)", *Çağını Yakalayan Osmanlı*, ed. E. İhsanoğlu, M. Kaçar, İstanbul, 1995, s. 250.

21 A. Nedim Atilla, *İzmir Demiryolları*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, 2002, s. 56-58.

22 Macdonald Stephenson, *Railways in Turkey*, Londra, 1859, s. 7; Akyıldız, s. 252.

23 Kurmuş, s. 64, 73.

24 *Age*, s. 174, 175.

25 Charles Morawitz, *Türkiye Maliyesi*, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Yayını, No: 1978-188 s. 324.

26 A. du Velay, *Türkiye Maliye Tarihi*, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Neşriyatı, No: 1978-178, s. 386, 387; Morawitz, s. 325. İzmir demiryollarının uzatılması konusunda bkz. Major a. D. Huber zu Kairo, "Die Entwicklung der Eisenbahnen in der europaeischen und asiatischen Türkei, insbesondere in Syrien", *Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen*, Nr. 34, 29.4.1908, s. 546.

27 Şevket Pamuk, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Yabancı Sermaye: Sektörlere ve Sermayeyi İhraç Eden Ülkelere Göre Dağılımı (1854-1914)", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 1978 Özel Sayısı, s. 148.

28 Yaqub N. Karkar, *Railway Development in the Ottoman Empire 1856-1914*, New York, 1972, s. 79. Bu gelişme demiryolunda yolcu taşımacılığından çok, yiyecek maddesi nakliyatından kaynaklanmaktaydı; bkz. John Kolars ve Henry J. Malin, "Population and Accessibility: An Analyses of Turkish Railroads", *The Geographical Review*, Vol. 60, No. 2, (Nisan 1970), s. 41.

29 Örnek olarak bkz. Saffet Paşa'nın arizası, *B.O.A.*, Y. EE, 44/146.

30 Suavi Aydın, "Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış", *Kebikeç*, Sayı 11, 2001, s. 55. İngiliz finans kapitalinin Osmanlı kamuoyunu yanlarına çekmek için giriştikleri çabalardan bir diğeri de basında demiryolunun faydaları üzerine yazılar yayımlanmasının sağlanmasıydı, bkz. Haydar Kazgan, *Osmanlı'da Avrupa Finans Kapitali*, İstanbul, 1995, s. 177.

31 Kurmuş, s. 88-98, 242, 248 vd. Ayrıca bkz. Huri İslamoğlu ve Çağlar Keyder, "Agenda for Ottoman History", *The Ottoman Empire and the World Economy*, ed. Huri İslamoğlu İnan, Cambrige, 1987, s. 61 vd.

32 Mihail P. Guboğlu, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Karadeniz Tuna Kanalı Projeleri (1836-1876) ve Boğazköy - Köstence Arasında İlk Demiryolu İnşası (1855-1860)", *Çağını Yakalayan Osmanlı...* içinde, s. 239.

33 "The Sultan's First Railway Journey", *The Times*, 27.8.1867, s. 9.

2

BAŞARISIZ İKİ DENEYİM: RUMELİ VE DEVLET DEMİRYOLLARI

Rumeli demiryolu

Buraya kadar incelediğimiz Osmanlı demiryolları sınırlı bir bölgenin ticari potansiyelini harekete geçirmeye yönelik kısa mesafeli hatlardı. Bundan böyle, Osmanlı topraklarını Avrupa'ya bağlayacak kapsamlı bir demiryolu projesi gündeme gelmeye başlamıştı. Tanzimat'tan beri Osmanlı yöneticileri Avrupa ile siyasi ve iktisadi bütünleşmeye büyük önem veriyorlar ve bunun gerçekleşmesi için yoğun bir çaba gösteriyorlardı. Başkent İstanbul'un Avrupa'ya bağlanması yönetsel/stratejik ve mali amaçların yanı sıra, bu bağlamda da ayrı bir önem taşımaktaydı. Kırım Savaşı ve Islahat Fermanı sonrası Avrupa'dan esen olumlu hava, Osmanlı İmparatorluğu'nu Avrupa'ya bağlayacak bir demiryolunun özlemini artırmaktaydı. Abdülaziz'in, şehzadeleri Murat ve Abdülhamit ile birlikte yaptığı Avrupa seyahati de, padişah ve şehzadeler üzerinde demiryolu konusunda olumlu izlenimler yaratmıştı. En yeni ve hızlı trenlerden biriyle Londra civarında yaptıkları bir seyahat şehzadeleri hayran bırakmıştı.[1]

Bir ara imparatorluğu Avrupa'ya bağlaması amaçlanan demiryolunun devlet tarafından yapılması düşünüldüyse de, bu düşünceden daha önce belirttiğimiz nedenlerle (mali güçlükler, bilgi ve teknik eleman eksikliği) vazgeçilmiş, Avrupa sermaye çevrelerine çağrıda bulunulmuştu. Çeşitli girişimlerden sonra 1869 yılında Avusturyalı banker Baron Hirsch ile imtiyaz sözleşmesi imzalanmıştı. Anlaşma sonucu, Hirsch'e yaklaşık 2000 kilometrelik demiryolu imtiyazı, kilometre başına 22.000 franklık teminatla birlikte verilmekteydi.[2]

Daha sonraki aşamalarda Hirsch'in böylesine bir projeyi gerçekleştirecek ekonomik güce sahip olmadığı, maceraperest bir ruhla işe atıldığı anlaşılacaktı. Nitekim gerekli sermayeyi bulabilmek için Hirsch, ikramiyeli tahviller ihraç ederek, küçük sermayedarların ilgisini çekmeye çalışmıştır. Bu amaçla 400 frank itibari kıymette, senede 12 frank faiz getirecek 1.980.000 adet tahvil çıkarmıştır. Tahvil sahipleri yapılacak çekilişler sonucunda 600.000 frank gibi muazzam ikramiyeler kazanabilecekti.[3]

Tahmin edileceği gibi işler umulduğu gibi gitmedi. Örneğin Fransız ve İngiliz hükümetleri söz konusu tahvillerin Paris ve Londra piyasalarına girmesine izin vermedi. Sorunların çözümü için, Baron Hirsch ile Osmanlı hükümeti arasında 1872 yılında, imtiyaz koşullarında önemli değişiklikler yapıldı. Her şeyden önce demiryolu imtiyazı 2000 kilometreden 1279 kilometreye indirildi. Hirsch, yeni anlaşmaya göre en zor ve masraflı hatları inşa etmekten kurtuluyordu. Ayrıca Baron, inşa edeceği hatlar-

dan kilometre başına 72.727 frank alacaktı ki, bu da toplam 93.017.833 frank ediyordu ve bu bedel ihraç edilen tahvil gelirinden peşin olarak ödenmişti. Osmanlı Devleti ise 1279 kilometrelik bir demiryoluna sahip oluyorduysa da, hatlar Avusturya şebekesiyle birleşememişti. Yani Ali ve Fuat Paşaların demiryolu ile Avrupa'ya bağlanma özlemleri gerçekleşmemişti.[4] Dönemle ilgili eserler Sadrazam Mahmut Nedim Paşa ile birçok yöneticinin, yeni sözleşmenin Baron Hirsch lehine imzalanabilmesi için, önemli miktarlarda rüşvet aldıklarını yazmaktadır.

Osmanlı yönetimine verdiği sözleri tutamayan Baron Hirsch çeşitli dalaverelerle Osmanlı yöneticilerini aldatmış ve maliyeyi bir hayli zarara sokmuştu. Bu konuyla ilgili olarak Alman bilim insanı E. Hirsch'in anılarında oldukça ilginç bir bölüm bulunmaktadır. Yıllar sonra Baron'la aynı soyadını taşıyan ve İstanbul Hukuk Fakültesi'nde öğretim üyeliği yapmakta olan Profesör Ernst Hirsch, kendisine Baron Hirsch'le akraba olup olmadığının sorulmasından huzursuz olmaya başlamıştı. Prof. Hirsch, Edirne-İstanbul arasında demiryolu ile seyahat ettikten sonra, hattın gereksiz yere uzatıldığını gözlemlemiş ve Baron'un Osmanlı Devleti'ni fena halde dolandırdığına olan inancını şu sözlerle ifade etmişti:

> ... işin püf noktası, benim eskilerde yaşamış bir adaşımın, Belçikalı Baron Hirsch'in uyanıklığında yatar. (Türkiye'de kaldığım yıllarda hep bu adamla hısım olup olmadığımı sorarlardı.) Bu Baron Hirsch, 1869 yılında "Doğu Demiryolu" imtiyazını ele geçirmiş ve kilometre başına garanti de sağlamıştır, böylece raylar, nesnel olarak haklı gösterilemeyecek kadar, fuzuli yere uzun döşenmiş ve Osmanlı maliyesine ağır bir yük oluşturmuştur ... Uzun sözün kısası, Baron Hirsch sayesinde trenimiz, binbir dönemece gire çıka dümdüz ovada ilerliyor, arada benim Orta Avrupalı ölçülerime göre gözüme pek küçük gözüken istasyonlarda yerli yersiz duruyordu.[5]

Hirsch ile yaşanan bu olumsuz deneyim[6] Osmanlı yöneticilerinin demiryollarına verdikleri önemi azaltmadı. Aksine demiryollarının gerekliliğine olan inanç 19. yüzyılın ikinci yarısında iyice artmıştı.

Osmanlıların bu tutumunda yukarda belirtilen tüm zaaflarına rağmen Rumeli demiryollarının önemli askeri hizmetler vermiş olması da rol oynamıştı. Örneğin Bulgaristan isyanının bastırılması İstanbul-Filibe hattıyla hızlı asker sevki sayesinde gerçekleşmişti. Yine Sırp ayaklanmasında askerler 700 km'lik bir yolu yürümekten kurtulmuşlardı. Osmanlı-Rus Savaşı'nın ilk

Baron Maurice de Hirsch.

İzmit'in tam ortasından geçen Anadolu demiryolunu gösteren 1900 yılında çekilmiş bir fotoğraf.

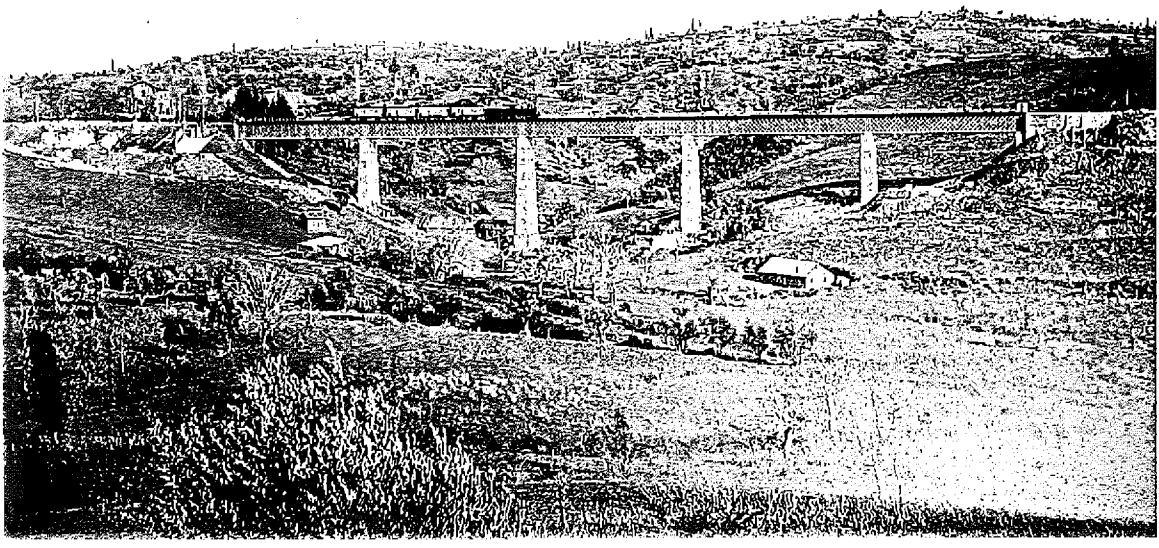
safhasında Süleyman Paşa'nın ani hücumu ve başarısı, komutasındaki askerleri Edirne-Dedeağaç hattı sayesinde İstanbul'dan hızla Rus cephesine götürebilmesiyle mümkün olmuştu. Engelhardt, "Rumeli demiryolları Tuna'ya ulaşsaydı Türklerin Rusları mağlup edemeyeceklerini kim iddia edebilir?" diye sormakta ve demiryolu sayesinde Şipka'da zamanında asker toplanabilmiş olsaydı Rusların bu geçitten geçebileceğine şüpheyle yaklaşmaktaydı. Yazar sadece bu örneğin bile Osmanlı Devleti'nin demiryolları inşasıyla gelecekte yapacağı savaşlarda ne tür başarılar elde edeceğinin göstergesi olduğunu belirtmektedir.[7]

Devlet demiryolları

Sultan Abdülaziz 1871 yılında imparatorluğun Asya'daki topraklarını bir demiryolu ağıyla örme düşüncesiyle bir irade yayımladı. Gerçekleştirilmesi düşünülen ana hat İstanbul-Bağdat arasındaydı. Demiryolu yan hatlarla Karadeniz-Akdeniz ve Basra Körfezi'ne bağlanacaktı. Hirsch ile çıkan anlaşmazlıklar padişahta özel teşebbüse karşı güvensizlik duygusu yarattığından, yeni girişimlerin devlet tarafından gerçekleştirilmesine karar verilmişti. Padişahın bu doğrultuda bir irade yayımlamasında, 1868-1871 yılları arasında Bağdat valisi olan Mithat Paşa'nın düşüncelerinin de etkisi olmuş olmalıdır. Mithat Paşa, imparatorluğun ulaşım sorununun çözümlenmesi için özel bir çaba gösteriyordu. İran ticaretinde büyük önem taşıyan ve imparatorluğun ilk tramvay hattı olan Bağdat-Kazimiye hattını döşetmiş; Dicle ve Fırat nehirlerinde buharlı gemi işletmeciliğinin olabilirliği

üzerine etütler yaptırmıştı. Mithat Paşa'nın asıl ilgi duyduğu konu Bağdat demiryolu idi. Alman Konsolosu Richarz'ın 1903 yılında Başbakan Bülow'a yolladığı gizli bir rapora göre, Mithat Paşa Bağdat'a kadar uzanacak bir demiryolunu İngilizlerin gerçekleştirmesi durumunda, hem İngiltere'nin, hem de Osmanlı Devleti'nin ekonomik ve siyasi avantajlar elde edeceğini belirtmişti. Ancak demiryolu bütünüyle İngilizlerin eseri olursa, İngiltere Basra Körfezi'nde kazanacağı güçle, Arabistan'da saldırgan bir politika izleyebilirdi. Mithat Paşa bu nedenle imtiyazın İngilizlere verilmemesini, demiryolunun bir Osmanlı devlet teşebbüsü olarak yapılması gerektiğini savunuyordu. Paşaya göre sadece finansman konusunda İngiliz yardımına başvurulabilirdi.[8]

Devlet eliyle demiryolu yapımına Ağustos 1871 tarihinde başlandı. İlk etapta Haydarpaşa ile İzmit arasındaki hatlar döşenecekti. Ertesi yıl eylül ayında ancak 24 kilometrelik bir ilerleme sağlanabilmiş ve Pendik'e varılabilmişti. Haydarpaşa'dan İzmit'e ulaşabilmek için iki yıl beklemek gerekmişti.[9] Padişah böyle bir projenin plansız programsız gerçekleştirilmesinin olanaksızlığını anlamış; 1872 yılının Şubat ayında Alman mühendis Wilhelm von Pressel'i "Asya Osmanlı Demiryolları" genel müdürlüğüne getirerek, hedefleri doğrultusunda bir demiryolu projesi hazırlamakla görevlendirmişti. Wilhelm von Pressel Almanya'da, İsviçre'de ve son olarak Baron Hirsch'in üstlendiği Şark Demiryolları'nda aldığı görevleri başarıyla yürütmüştü. Pressel 1872-1873 yıllarında padişahın istekleri paralelinde ayrıntılı bir demiryolu projesi hazırladı. Pressel'in İzmit'ten Ankara'ya kadar yaptığı keşif sürecinde 57.310 frank harcanmış-



Gebze demiryolu köprüsünün 1898 yılında çekilmiş fotoğrafı.

tı.[10] Bu yeni projenin daha önce padişahtan imtiyaz koparmak için hazırlanan projelerden farkı, başlangıç noktası olarak Akdeniz'i değil de İstanbul'u almasıydı.[11] Pressel'in önerdiği ana hatların dikkati çeken diğer bir yönü de, onların limanlar ve ticaret merkezlerini bağlamasıydı.[12]

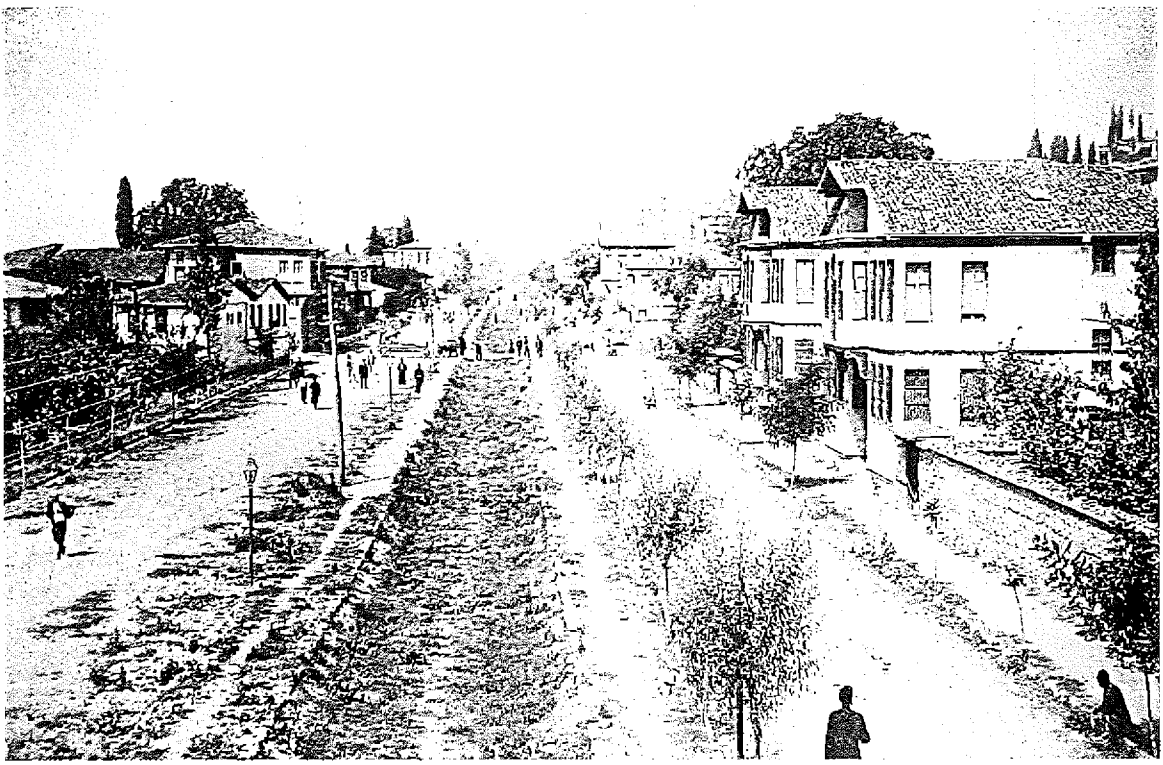
Pressel'in projesi padişahın isteklerine uygun bir şekilde Haydarpaşa'dan başlıyor, Ankara-Sivas-Musul-Bağdat üzerinden Basra'ya ulaşıyordu. Planlanan şube hatlarıyla Akdeniz ve Karadeniz'e çıkış gerçekleşecekti. Pressel'in planladığı 4690 kilometreyi bulan hatların geçeceği bölgeler ve uzunlukları Tablo 1'deki gibiydi:[13]

Pressel'in projesinde maliyetler kilometre başına 90.000 frank olarak hesaplanmıştı. Halbuki bu yıllarda Osmanlı maliyesi, Kırım Savaşı öncesi girdiği hesapsız borçlanma süreci nedeniyle iflasa doğru sürükleniyordu. Sonunda hükümet 10 Ekim 1875 tarihli tebliğ ile, iç ve dış borçlarının faiz ve taksitlerini beş yıl için yarıya indirdiğini açıklamak zorunda kaldı.[14] Bu durum açıkça devletin iflası anlamına geliyordu.[15] Bu sürece hızla yaklaşmakta olan imparatorluğun Pressel'in projesinin altından kalkamayacağı ortadayken, Haydarpaşa'dan İzmit ve Mudanya'dan Bursa istikametine raylar döşenmeye başlanmıştı.

Sonuçta 91 kilometrelik İzmit hattı iki senede tamamlanabilirken, Mudanya-Bursa arasındaki rayların döşenmesi 1874 yılında bitirilebildi. Bursa'ya ulaşabilmek için 185.000 Osmanlı lirası (4.200.000 frank) masraf yapılmış, ancak demiryolunun parasızlık nedeniyle işletmeye açılması mümkün olmamıştı.[16] Böylece Osmanlı maliyesinin 1875 yılında iflas etmesiyle birlikte Pressel'e hazırlatılan proje de zorunlu olarak rafa kaldırılıyordu. Benzeri bir proje 1880 yılında Nafıa Nazırı Hasan Fehmi Paşa tarafından hazırlanırken, artık Avrupa sermayesine başvurulmaksızın bu boyutlardaki girişimleri gerçekleştirmenin olanaksızlığının bilincine varılmıştı.[17] Devlet İzmit'e kadar inşa ettiği hattı bile kendisi işletememiş ve bir İngiliz firmasına 20 seneliğine kiralamıştı. Sözleşmenin 5. maddesine göre hattın "imalat ve edevatından yalnız müstecirler mesul

Tablo: 1

1. İstanbul Boğazı'ndan, Adapazarı, Eskişehir, Ankara, Kayseri, Malatya, Diyarbakır, Musul, Bağdat, Basra üzerinden Basra Körfezi'ne	2300 km
2. Adapazarı, Bolu	150 km
3. Adapazarı, Karadeniz Ereğlisi	120 km
4. Mudanya-Bursa, Bilecik, Eskişehir	200 km
5. Eskişehir, Kütahya, Afyonkarahisar, Konya, Adana	370 km
6. Suveydiye (bugünkü Samandağ), Halep, Antep, Urfa, Diyarbakır	600 km
7. Samsun, Amasya, Tokat, Sivas	400 km
8. Tirebolu, Gümüşhane, Erzurum, Eleşkirt	550 km
TOPLAM	4690 km



1873 tarihli bir fotoğrafta İzmit'te demiryolu yatağı.

bulunacağından" hükümet hiçbir nedenle bu tür masraflara herhangi bir katkıda bulunmayacaktı.[18]

1 Joan Haslip, *The Sultan, The Life of Abdulhamid*, Londra, 1958, s. 52.

2 Basil C. Gounaris, *Steam over Macedonia, 1870-1912*, New York, 1993, s. 42, 43. Paul Dehn, *Deutschland und die Orientbahnen*, Münih, 1883, s. 14.

3 Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul, 1993, s. 62, 63.

4 *Age*, s. 90, 91.

5 Ernst E. Hirsch, *Anılarım; Kayzer Dönemi, Weimar Cumhuriyeti, Atatürk Ülkesi*, çev. Fatma Suphi, Ankara, 1997, s. 195. Yabancı demiryolu kumpanyalarının kilometre garantisi sağlamak için hatları uzattıkları konusunda ayrıca bkz. Karl Pirath, "Die Eisenbahnen der Asiatischen Türkei", *Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen*, Nr. 36, 9.5.1914, s. 574.

6 Engin, s. 125-128 vd. Ayrıca bkz. Parvus Efendi, *Türkiye'nin Mali Tutsaklığı*, haz. Muammer Sencer, İstanbul, 1977, s. 113; George Hallgarten, *Imperialismus vor 1914*, Münih, 1963, Cilt 1, s. 228-245. Hirsch'in Osmanlı maliyesini bir hayli zarara sokan dalavereleri için bkz. *B.O.A.*, Y. PRK. TNF, 4/39 v 2/35; Y. PRK. ML, 7/38. Büyükelçi Marschall da Hirsch'in "sistematik olarak Türkiye'yi soyduğunu" belirtecektir. Marschall'dan Hohenlohe'ye, 5.3.1898, Constantinople, (gizli), *G.D.D.*, Vol. II, XII 559, s. 467.

7 Engelhardt, *Tanzimat ve Türkiye*, İstanbul, 1999, s. 376, 377.

8 Johann Manzenreiter, *Die Bagdadbahn, Als Beispiel für die Entstehung des Finanzimperialismus in Europa (1872-1903)*, Bochum, 1982, s. 30, 31.Paşanın Bağdat valiliği sırasındaki çabaları için bkz. Roderic H. Davison, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Reform, 1856-1876*, İstanbul, 2005, s. 168, 169.

9 Cemil Öztürk, "Tanzimat Devrinde Bir Devletçilik Teşebbüsü: Haydarpaşa-İzmit Demiryolu", *Çağını Yakalayan Osmanlı*, ed. E. İhsanoğlu, M. Kaçar, İstanbul, 1995, s. 279-282.

10 Nafıa ve Maliye Nezaret-i Celileri'ne, *B.O.A.*, MKT. MHM, 447/22.

11 Th. Rothstein, "Der Streit um die Bagdadbahn", *Die Neue Zeit*, Cilt II, (1912-1913), s. 520. 1870'li yıllarda Osmanlı yönetimine, çıkış noktası Akdeniz olan bir dizi demiryolu imtiyaz talebi gelmekteydi. Örnek olarak İngiliz demiryolu müteahhidi Latham'ın İskenderiye-Halep-Birecik-Musul-Bağdat-Basra projesi gösterilebilir. Diğer teklifler için bkz. Hecker, s. 784, 785.

12 Esin Kahya, "Türkiye'de İlk Demiryolları", *Belleten*, Cilt LII, Sayı 202, 1988, s. 212. Pressel'in kendi projesi hakkındaki ayrıntılı görüşleri için bkz. Wilhelm von Pressel, *Les Chemins de fer en Turquie d'Asie*, Zürih, 1902, s. 3-50.

13 A.D. Noviçev, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi*, çev. Nabi Dinçer, Ankara, 1979, s. 23.

14 İ. Hakkı Yeniay, *Yeni Osmanlı Borçları Tarihi*, İstanbul, 1964, s. 54.

15 Carl Anton Saefer, *Ziele und Wege für die jungtürkische Wirtschaftspolitik*, Karlsruhe, 1913, s. 42.

16 Morawitz, s. 323. Yarım kalan hattın inşasına 17 sene sonra başlanabilmiştir. İmtiyazı almış olan M. Nagelmakers adlı müteşebbis "Bursa-Mudanya Osmanlı Demiryolları Şirketi"ni kurarak hattı 1892 yılında işletmeye açmıştır, s. 324.

17 Celal Dinçer, "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha", *T.T.K. Belgeler Dergisi*, Cilt V-VIII, (Sayı 9-12'den ayrıbasım), Ankara, 1972, s. 160.

18 Mukavelename, *B.O.A.*, Y. A. Hus., 220/17.

DÜYUN-I UMUMİYE İDARESİ'NİN İŞLEVİ

Osmanlı Devleti'nin borç ödemelerini ertelediği 1875 yılı ile Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin kurulduğu 1881 yılları arasında Avrupa mali çevrelerinin Babıâli'ye yaptıkları imtiyaz başvurularının kesildiğini görüyoruz. Sermaye sahiplerinin borçlarını ödeme güçlüğü içinde kıvranan bir imparatorlukta yeni yatırımlara girişmek istememeleri doğaldı. 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'ndan sonra Osmanlı Devleti'nin politik varlığı da tehlikeye düştüğünden sermaye çevrelerinin çekimserliği bir kat daha artmıştı.

Avrupa sermayesinin Osmanlı İmparatorluğu'nda yeniden yatırımlara girişmesi, Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin faaliyete geçmesinden sonra başlamıştır. 1875 yılında Osmanlı Devleti'nin borç taksitlerini yarıya indirdiğini beyanından sonraki süreçte oluşturulup 1882 yılında faaliyete başlayan Düyun-ı Umumiye İdaresi, devletin belirli gelirlerini toplama yetkisine sahip olduğundan, Avrupalı alacaklılar için bir güvence teşkil ediyordu. Ayrıca 1878 yılında imzalanan Berlin Antlaşması ile Rusya'nın talepleri kısmen engellenince, imparatorluğun varlığını sürdürebilmesi konusundaki şüpheler de azalmış oluyordu.

İngiltere Avusturya ile birlikte, Berlin Kongresi'nin toplanmasına öncülük etmiş, Rusya'nın Osmanlı topraklarında yayılma amaçlarını frenlemeye çalışmıştı. Zira Rusya'nın Osmanlı İmparatorluğu'na sızarak, kendi nüfuz bölgelerine doğru genişleme eğiliminden korkmuştu. Bu yıllarda İngilizler Doğu Anadolu bölgesinde Rusların yayılmasına set çekebilmek amacıyla demiryolu imtiyazları elde etmek için çaba göstermişlerdi. İngiliz Büyükelçisi Henry Layard'ın 1878 yılının Temmuz ayında, demiryolu konusunda sunduğu bir layihada, politik ve ekonomik kaygılar iç içedir. Layard, Osmanlı İmparatorluğu'nun iktisadi yönden güçlenebilmesinin, İstanbul'u Bağdat ve Basra Körfezi'ne bağlayacak bir demiryolunun yapılmasına bağlı olduğunu belirtiyor; böyle bir hattın hem Osmanlı Devleti'nin hem de İngiltere'nin çıkarları ile uyum sağlayacağını ileri sürüyordu. Layard'a göre İngiltere yapacağı demiryolunun güvenliğini yükümlenmiş olacağından Osmanlı Devleti de muhtemel bir saldırgan güce karşı korunmuş olacaktı.[1] Layard'ın kastettiği olası saldırgan güç anlaşılacağı gibi Rusya idi.

Layard'dan iki yıl sonra Nafıa Nazırı Hasan Fehmi Paşa aynı konuda hazırladığı kapsamlı bir projeyi padişaha sunuyordu. Hasan Fehmi Paşa'nın önerisi İzmir'den başlayıp, Anadolu'yu boydan boya geçerek Bağdat'a ulaşacak bir demiryolunun yapılması idi. Hasan Fehmi Paşa demiryolunun tüm şube hatlarıyla birlikte yaklaşık 6.748.897 Osmanlı lirasına mal olacağını belirtiyor-

du. Bu boyutlarda bir demiryolunun devletçe yapılamayacağı deneyimi pratikte de yaşanmış olduğundan, layihada projenin yabancı sermaye tarafından gerçekleştirilmesi öneriliyordu. Ancak Hasan Fehmi Paşa'ya göre yolun tamamı tek bir yabancı kumpanyaya bırakılmayıp, bölge bölge çeşitli yabancı demiryolu ortaklıklarına imtiyaz verilmeliydi.[2] Böylece tek ve güçlü bir kumpanyanın yaratacağı politik sakıncalar önlenmiş olacaktı. Ancak aynı yıl farklı bir önerinin Turuk ve Maabir (Yollar ve Geçitler) Müdürü Mösyö Galan tarafından yapıldığını belirtelim. Bu öneriye göre Bağdat demiryolu "Erkân-ı Harb Heyeti idaresinde olarak" askerler tarafından inşa edilmeli, "hariçten celb olunacak heyet-i fenniyye zabitan-ı askeriye maiyetinde" bulundurulmalı ve hattın tesisi ve işletilmesi için gerekli olacak alet ve edevat Avrupa'dan ithal edilmeliydi. Maliyet, çıkarılacak hisse senetleriyle karşılanacak ve bunların bir kısmı "memurîn-i devlet tarafından her sene bir maaş terk olunarak" ödenecekti. Ancak bu teklifin ciddiye alınmadığı anlaşılmaktadır. Osmanlı yöneticileri ne devlet memurlarının böyle bir fedakârlık yapmasının ve ne de askerlerin çalıştırılmasıyla bu işin altından kalkılmasının mümkün olmadığı gerçeğinin bilincindeydiler. Sonuç olarak yabancı sermayedarlara başvurulması gereği bir kez daha tekrarlanmıştır.[3]

Düyun-ı Umumiye ile demiryolu şirketleri arasında organik ilişkiler kuruluyor

19. yüzyılın seksenli yıllarının başlarından itibaren Avrupa mali sermayesinin yeniden Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu imtiyazları peşinde koştuğu görülmektedir. Bunun en önemli nedeni Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin 1882 yılında fiilen faaliyete başlamış olmasıdır.[4] Düyun-ı Umumiye İdaresi yalnız Osmanlı Devleti'ne borç verenlerin alacaklarını garanti altına almakla kalmıyor, aynı zamanda demiryolu şirketleri ile Osmanlı hükümeti arasında belirlenen kilometre garantilerine ayrılan gelir kalemlerini de tahsil ederek, demiryolu şirketlerine ödemeyi yükümleniyordu.[5] (Tablo 2 çeşitli demiryolu şirketlerine ödenen kilometre garantilerini gösterir.) Böylece Osmanlı topraklarında demiryolu yapma ayrıcalığını elde edebilen şirketler, daha başlangıçta döşeyecekleri her kilometre demiryolu için asgari bir kâr garantisi sağlamış oluyorlardı. Üstelik artık Düyun-ı Umumiye sayesinde Osmanlı İmparatorluğu'nun ödeme güçlüklerinden kaynaklanan rizikolar da ortadan kalkmış oluyordu.[6]

İzmit-Ankara demiryolunun yapımıyla ilgili olarak vereceğimiz aşağıdaki örnek, daha sonra gerçekleştirilecek diğer hatlar için de geçerli olacak mekanizmayı açıklaması bakımından karakteristiktir. Yapacağımız alıntı Deutsche Bank ile imzalanmış 27 Eylül 1888 tarihli imtiyaz sözleşmesinin XXIX. maddesindendir:

> Osmanlı hükümeti, imtiyaz sahiplerine yapılan ve işletilen her kilometre demiryolu için yıllık 15.000 frank gayrisafi kâr garanti eder. İşletme gelirleri bu miktardan az olduğu durumda yapılan ve işletilen her kilometre demiryolu için yıllık 15.000 frank gayrisafi geliri sağlamak amacıyla aşağıdaki yöntem izlenecektir:
>
> Hattın geçtiği İzmit, Ertuğrul, Kütahya ve Ankara sancakları âşârı açık artırmaya çıkarıldığı zaman, Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin bir görevlisi de hazır bulunacak ve açık artırmayı kazanan mültezimlerin vermek zorunda oldukları senetler, bu sancaklardaki Düyun-ı Umumiye görevlilerine verilecek ve karşılıkları da ancak bu görevlilere ödenecektir. Yukarıda belirtilen kilometre güvencesini sağlamak üzere hükümetin imtiyaz sahiplerine ödemeyi kabul ettiği miktar böylece toplanmış olan paradan

Tablo: 2

Çeşitli demiryolu şirketlerine ödenen kilometre garantileri (milyon frank olarak)

YIL	Anadolu Demiryolu		İzmir – Kasaba Hattı			
	Haydarpaşa-Ankara Hattı	Eskişehir-Konya Hattı	Eski Hat	Uzatma Hattı	Şam-Hama Hattı	Bağdat Demiryolu
1896	4,022	0,179	0,675	—	—	—
1897	0,400	2,238	0,505	0,755	0,740	—
1898	1,566	2,996	0,471	3,946	0,750	—
1899	4,096	2,996	0,482	4,043	0,750	—
1900	2,961	2,999	0,488	3,843	0,750	—
1901	0,756	2,999	0,256	3,561	0,375	—
1902	0,140	2,999	0,218	3,532	1,023	—
1903	2,167	2,999	0,074	3,608	2,229	—
1904	2,181	2,999	(-0,045)	3,598	2,210	0,508
1905	1,112	2,888	0,124	3,442	1,896	2,777
1906	1,165	3,000	0,190	3,326	1,429	2,026
1907	1,812	3,000	0,339	3,471	2,093	2,749
1908	2,956	3,000	0,058	3,654	2,395	2,732
1909	2,554	3,000	0,024	3,809	2,218	2,713
1910	0,576	2,420	(-0,043)	3,256	1,873	2,586
1911	—	1,045	(-0,010)	2,710	1,840	2,438

Kaynak : Adı geçen şirketlerin raporları; Schmidt, s. 157.

alınacak ve Düyun-ı Umumiye İdaresi tarafından imtiyaz sahiplerine ödenecektir; kalan yine aynı yönetim tarafından devlet hazinesine aktarılacaktır.[7]

Daha sonraki yıllarda demiryolu şirketleri ile Düyun-ı Umumiye İdaresi arasında organik bağlar ortaya çıktı. Demiryolu şirketlerinin yönetim kurulu üyeleri aynı zamanda Düyun-ı Umumiye Konseyi'nde görev aldılar. Konseyin İngiliz delegesi Sir Vincent Caillard, kuruluşundan hemen sonra Anadolu Demiryolu Şirketi'ne seçildi ve her iki görevi 1897 yılına kadar birlikte sürdürdü. 1897 yılında Caillard'ın yerine konseye İngiliz delegesi olarak seçilen Binbaşı Sir Edward Eitzgerald, aynı zamanda Anadolu Demiryolu Şirketi'nin yönetim kurulunda Caillard'dan boşalan yeri aldı.[8] 1882 yılında Almanların Düyun-ı Umumiye İdaresi'ndeki delegesi Herr A. Goerscher, söz konusu şirketin de yöneticisiydi. Herr Herman Gerlich, Dr. Rudolf Lindau, Dr. Karl Testa, Herr Charles Bunz, Binbaşı Leon Berger gibi yöneticiler, sonraki yıllarda konsey delegesi oldukları gibi, Anadolu Demiryolu Şirketi Yönetim Kurulu üyeliklerini de sürdürdüler. Hem Düyun-ı Umumiye Konseyi'nde, hem de demiryolu şirketlerinde görev alan yöneticiler, Osmanlı hükümeti ile demiryolu kumpanyaları arasında çıkan anlaşmazlıklarda, doğal olarak şirketlerin çıkarlarını savundular. Bir örnek vermek gerekirse, 15 Ekim 1896 yılında Selanik-Manastır ve Anadolu Demiryolu kumpanyaları, hükümetle tartışmalı olan âşârın geçici olarak Düyun-ı Umumiye Konseyi tarafından top-

lanmasını istediler. Konsey bu isteği derhal kabul etti.[9] Ayrıca birbirleriyle kıyasıya rekabet içinde olan demiryolu şirketleri bile çıkarları gerektirdiğinde Babıâli'ye karşı kolaylıkla birleşiyorlardı. Örneğin kilometre garantilerinin ödenmesinde bir sorun yaşandığında tüm bu şirketler bir araya gelerek Babıâli'yi protesto ediyor ve garantilerin ödenmesi için gereken hamleleri başarıyla yapıyorlardı. Bu tezimizi destekleyecek iyi bir örnek olması açısından, bu şirketlerin 1901 yılında kendi çıkarlarına aykırı buldukları Düyun-ı Umumiye'deki Osmanlı temsilcisini değiştirtmiş olmalarını gösterebiliriz.[10]

Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin kuruluşundan sonra demiryolu imtiyaz talepleri artıyor

Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin işlevleri netleşip Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyete geçeceği kesinleşince, demiryolu imtiyaz talepleri de yeniden ortaya çıkmaya başladı. Alman girişimci Dr. Strousberg 22 Şubat 1881 tarihinde maliyetini kendi karşılamak üzere Üsküdar'dan başlayıp Sivas, Diyarbakır, Musul ve Bağdat üzerinden Basra'ya ulaşacak bir demiryolu için imtiyaz girişiminde bulundu.[11] Strousberg'in altmışlı yılların sonlarında da Rumeli'de demiryolu yapma çabaları başarısızlıkla sonuçlanmıştı. Bu defa da Berlin'deki Osmanlı büyükelçisinin Dr. Strousberg hakkında yaptığı araştırma olumsuz çıkmış ve imtiyaz talebi reddedilmişti.[12]

Yapılan imtiyaz başvuruları arasında Cazalet-Tancrad projesi dikkat çekiciydi. 7 Nisan 1883 tarihli *Norddeutsche Allegemeine Zeitung*, Bağdat'a uzanacak bir demiryolu imtiyazı için, Bay Cazalet ile Bay Meynier'in rekabet ettiklerini bildiriyordu. Gazete ayrıca Meynier'in arkasında Osmanlı Bankası'nın olduğunu belirtiyordu. Böylece Bağdat demiryolu sorunu uluslararası rekabet konusu olmaya başlamıştı. Alman büyükelçisi Radowitz'in 1883 yılının Nisan ayında Şansölye Bismarck'a gönderdiği raporlardan Cazalet'in güçlü bir kişi olarak tanındığı ve imtiyazı koparabilmek için İstanbul'da ikamet etmeye başladığı anlaşılıyor. Radowitz 24 Nisan tarihli raporunda İngiliz maliyecinin ağır bir hastalık sonucu iki gün önce öldüğünü ve böylece imtiyaz talebinin kendiliğinden tasfiye olmuş olduğunu bildiriyordu.[13] Cazalet'in yapmayı amaçladığı hatlar Trablusşam'dan başlayıp Halep ve Fırat üzerinden Bağdat'a ulaşıyordu. Bu arada imtiyazı 1883 yılında verilen 67 kilometre uzunluğundaki Mersin-Adana demiryolu 1886 yılında işletmeye açılmıştı. Hattı Baron Evain de Vandeuvre adlı bir Fransız'ın kurduğu "Tarsus, Toros ve Adana Demiryolu Kumpanyası" döşemişti.[14]

1884 yılında İngiliz girişimci Staniforth Dersaadet'ten Basra Körfezi'ne uzanacak bir demiryolu imtiyazı elde etmek amacıyla Abdülhamit'e bir mektup yazmıştı. Staniforth yapılacak işin güçlüğünün bilincinde olduğunu ve bu yüzden kamu topraklarının gereken durumlarda ücretsiz olarak kullanılmasına izin verilmesi gibi bazı konularda devletten destek beklediğini belirtmişti. İngiliz kapitalist, planladığı demiryolunun Osmanlı İmparatorluğu'nun iktisadi açıdan kalkınmasına çok büyük katkıda bulunacağını garanti ediyordu. Bir de demiryolunun İskenderiye'den Halep'e bağlanması kabul edilirse bu katkının beklenilenin de üzerine çıkacağını sözlerine ilave etmişti. Kuracağı kumpanya Osmanlı Devleti'nin askeri amaçları konusundaki isteklerini de titizlikle karşılamaya hazırdı.[15]

1886 yılında Rüstem Paşa'nın Kâmil Paşa'ya gönderdiği mektuba göre, ünlü İngiliz işadamı Williams Andrews kendisini ziyaret ederek Fırat demiryolu projesiyle fiilen ilgilendiğini ve konuyu İngiliz hükü-

metinin gündemine ciddi anlamda soktuğunu söylemişti. Sir Andrews ilgili bölümde aktardığımız gibi, Chesney'in tasarladığı Fırat demiryolu projesinin hayata geçirilmesi için çaba sarf etmişti. Nitekim kendisi de Rüstem Paşa'ya Chesney ile birlikte çalışmış olduğunu hatırlatmış ve o zamanki başarısızlıklarını İngiliz hükümetinin projeden desteğini çekmiş olmasıyla açıklamıştı. Şimdi ise kendisi İngiliz kabinesinin etkili üyelerinden Lord Salisbury, Lord Sadesleigh ve Mr. Smith'in kesin desteğini elde etmişti. Yani bu kez hükümetin desteğine sahip olacaklarına göre bu işin altından kalkabileceklerine olan inancı tamdı. Tabii bunun için öncelikle Osmanlı yönetiminin projeyi kabul etmesi gerekiyordu. Bu nedenle Sir Williams, Rüstem Paşa'dan kendisine bu konuda yardım etmesini istemişti.[16]

Aynı yıl Amerikan büyükelçisi Williams, adaşı Amerikalı bir işadamını, Sadrazam Kâmil Paşa ile tanıştırmıştı. İşadamı Williams daha sonra yaşadıklarını 6 Ekim 1886 tarihinde doğrudan Padişah Abdülhamit'e yazdığı mektupta açıklamıştı. Görevi gereği İstanbul'da bulunduğu sürenin sonunda tam "Dersaadet'ten avdet etmek üzereyken alıkonulup" kendisinde yaratılan beklentiler

Constantinople 6th October 1886 –

Majesty

Through the introduction of the United States representative here, I have had the honor of three interviews with His Highness the Grand Vezir regarding the railway project submitted to Your Majesty by request.

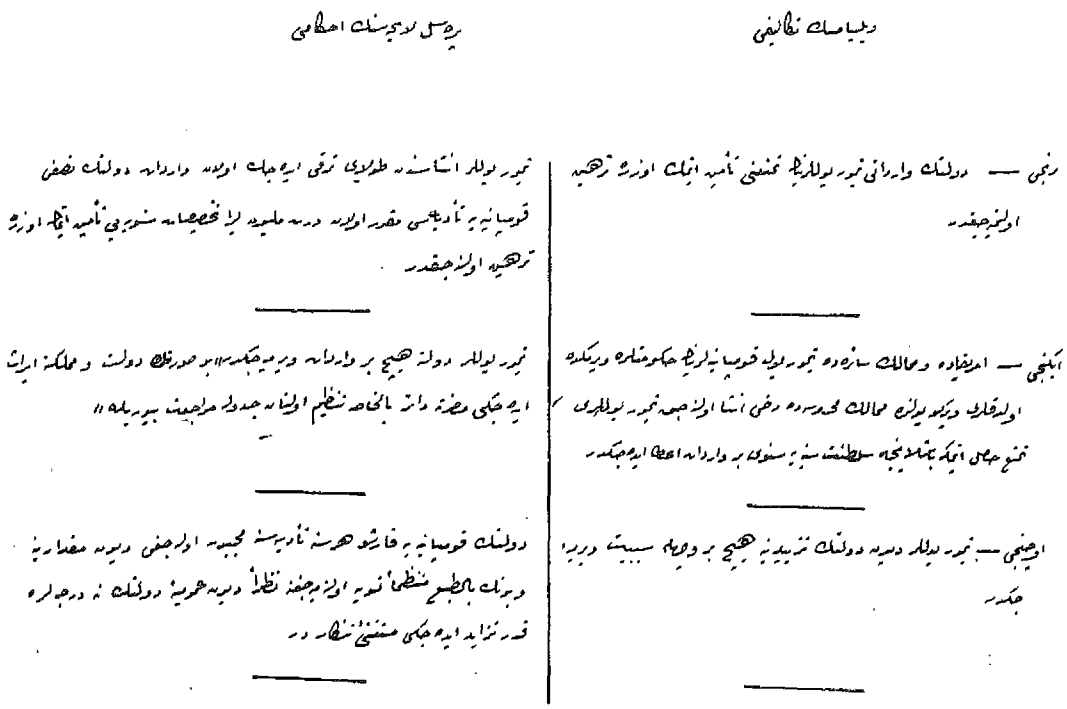
His Highness stated it was his impression that a monopoly was asked for the navigation of the water ways and manufacturing etc; and that a Capitation tax of one Mejidié per person per annum was proposed to be paid by the people to the railway; none of which conditions exist in my project.

The enclosed Statements regarding Pressel's project and the one I submitted upon the American System expose the truth regarding their practical operations and the results to the Government attending such.

Williams adlı Amerikalı bir işadamı, 6 Ekim 1886 tarihinde Abdülhamit'e yazdığı mektupta, Osmanlı yöneticileri tarafından kendisinde yaratılan beklentiler nedeniyle bir demiryolu imtiyaz başvurusunda bulunduğunu ve bu yüzden önemli miktarda para, zaman, prestij kaybına uğradığını belirtmişti. Bu nedenle sırf Osmanlı ülkesine hizmet etmek için fedakârca ve namusu ile çalışmış olduğu halde, karşılık olarak kendisine reva görülen davranışı "matbuat yoluyla ilan etmekten" çekinmeyeceğini belirtiyordu. B.O.A., *Y. PRK. A, 4/64.*

nedeniyle "Anadolu kıtasında bir demiryolu inşasına dâir layihayı tanzim eylemişti". Ancak sonuç almak bir yana, İstanbul'da kaldığı süre içinde boşuna büyük para, zaman ve diğer Amerikalı işadamları nezdinde prestij kaybına uğramıştı. Sadrazam kendisine eğer Pressel'in layihası kabul edilmezse kendisininkinin devreye gireceğini bildirmişti. Williams "eshab-ı namus ve zekâdan olup demiryolları muamelatına ve umur-ı maliyeye aşina olan ne Avrupa'da ve ne de Amerika'da Pressel layihası misillu bir layihayı kabul edebilecek bir ferd bulunamaz iken" Osmanlı yöneticilerinin devleti harap edecek bu layihayı benimsemelerini aklının alamadığını belirtiyor ve bu iddiasını ispat amacıyla her iki layihayı çeşitli açılardan birbirleriyle ayrıntılı bir biçimde karşılaştırıyordu. Williams mektubunda, uğradığı maddi zararı sineye çekebilirse de manevi açıdan durumu kabullenemediğini vurguluyor; bu nedenle sırf Osmanlı ülkesine hizmet etmek için fedakârca ve namusu ile çalışmış olduğu halde, karşılık olarak kendisine reva görülen davranışı "matbuat yoluyla ilan etmekten" çekinmeyeceğini belirtiyordu.[17]

Bunların dışında, Alman büyükelçisi Radowitz'in raporlarından, Collas adlı Fransız girişimcinin temsil ettiği bir grup ile Osmanlı Bankası'nın desteklediği bir diğer grubun Bağdat demiryolu imtiyazı için karşı karşıya geldikleri anlaşılmaktadır. Padişaha yakınlığıyla tanınan Collas, Haydarpaşa-İzmit hattını Ankara üzerinden Bağdat'a kadar uzatmak isteğindeydi. Radowitz, bu iki gruptan birinin imtiyazı elde etmesi halinde,



Williams kendi teklifi yerine Wilhelm von Pressel'inkinin tercih edilmesini büyük haksızlık olarak algılamıştı. Williams "eshab-ı namus ve zekâdan olup demiryolları muamelatına ve umur-ı maliyeye aşina olan ne Avrupa'da ve ne de Amerika'da Pressel layihası misillu bir layihayı kabul edebilecek bir ferd bulunamaz iken" Osmanlı yöneticilerinin devleti harap edecek bu layihayı benimsemelerini aklının alamadığını belirtiyor ve bu iddiasını ispat amacıyla her iki layihayı çeşitli açılardan birbirleriyle ayrıntılı bir biçimde karşılaştırıyordu. B.O.A., *Y. PRK. A, 4/64.*

Fransa'nın Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki nüfuzunun önemli ölçüde güçleneceği kaygısını dile getiriyordu.[18] Osmanlı belgelerinden Babıâli'nin Collas'ın teklifini ciddiye aldığı anlaşılmaktadır. Nitekim Collas 1888 Haziranı'nda Abdülhamit'e gönderdiği arizada Osmanlı yönetiminin teşvik etmesi sonucu mühendislerini İzmit ile Ankara arasında demiryolu inşası bağlamında keşif gezisine gönderdiğini ve bu gezinin sonuçlarına dayanarak hazırladığı teklife olumlu bir cevap aldığı takdirde gerekli olan kefalet ve teminat akçesini yatırmaya hazır olduğunu belirtmişti.[19] Nafıa Nazırı Zihni Paşa, Fransız girişimciye gönderdiği yanıtta imtiyaz talepleri konusunda nezaretinin yetkili kılındığını belirtmiş ve bu çerçevede Collas'ın mühendislerine hazırlattığı keşif raporunun da özenle değerlendirileceği konusunda kendisine garanti vermişti.[20] Bu arada Alman büyükelçisinin haber alamadığı bir üçüncü başvuruyu Level adlı yine bir Fransız girişimci yapmıştı. Karşı hamle olarak Bağdat hattının Fransızların eline geçmesini ne pahasına olursa olsun engellemek isteyen İngilizler de, 1888 yılında son bir girişimde bulundular. Düyun-ı Umumiye İdaresi'ndeki İngiliz delegesi Sir Vincent Caillard'ın aracılık yaptığı bu girişim de başarısızlıkla sonuçlandı.[21]

İmtiyaz başvurularının artması üzerine Osmanlı hükümeti başlangıç noktası Akdeniz olan hiçbir talebin kabul edilmeyeceğini açıkladı. Yapılması düşünülen demiryolu İstanbul'dan başlayıp Ankara, Sivas, Diyarbakır gibi Anadolu illerinden geçerek Mezopotamya'ya doğru uzanmalıydı.[22] Bu arada İzmit Mutasarrıfı Selim Sırrı Paşa 1888 yılının Mayıs ayında yapılması düşünülen demiryolu hakkında ilginç öneriler getiren bir layiha sunmuştu. Paşa İstanbul ile Ankara arasında yapılacak demiryolunda amele-i mükellefe kullanımının maliyetleri düşüreceğini belirtmişti. Paşanın asıl önemli iddiası inşa edilecek demiryolu için dışardan yabancı mühendis getirtmenin gereksiz olduğu, bu işi Osmanlı mühendislerinin gerçekleştirebileceğiydi. Layihayı inceleyen Nafıa nazırı bu iki görüşü de gerçekçi bulmamıştı. Hat boyunca ahalinin yılda dört günlük mükellefiyetiyle inşaatın 20 senede tamamlanamayacağını belirtmişti. Nazır "bu işlere muktedir ancak iki üç mühendis mevcut" olduğunu vurgulayarak, dışardan mühendis getirtilmesinin zorunlu olduğu gerçeğinin altını çizmişti.[23]

İngiliz-Fransız rekabetinin alabildiğine kızıştığı bir ortamda, önemli Alman finans kuruluşlarının başında gelen Deutsche Bank, Haydarpaşa-İzmit hattını Ankara'ya kadar uzatma ve işletme imtiyazını elde etti. Taraflar arasında anlaşma 4 Ekim 1888 tarihinde imzalandı. Deutsche Bank bu anlaşma çerçevesinde Haydarpaşa-İzmit hattını da 6 milyon frank karşılığında satın almıştı.[24] Demiryolu imtiyazının Deutsche Bank'a verilişi Avrupa'nın mali ve politik çevrelerinde şaşkınlıkla karşılandı. Anlaşılan sözleşme öncesi hazırlıklar büyük bir gizlilik içinde yürütülmüştü. Almanların elde ettiği imtiyazla birlikte, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki nüfuz mücadelesine yepyeni bir güç dahil oluyordu. Bundan böyle Anadolu topraklarındaki demiryolu imtiyaz savaşımı uluslararası politika sorunu olarak, Birinci Dünya Savaşı'na giden süreçte, gittikçe daha fazla önem kazanacaktı. Artık emperyalist devletler, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki rekabette Almanya'yı da hesaba katmak zorundaydılar.

1 İlber Ortaylı, *İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, Ankara, 1981, s. 77.

2 Dinçer, s. 160-165, 176-179, 194.

3 *B.O.A.*, Y. PRK. TNF, 1/7.

4 W. J. Mommsen, "Europaeische Finanzimperialismus vor 1914, Ein Beitrag zu einer pluralistischen Theorie des Imperialismus", *Der Europaeische Imperialismus*, Göttingen, 1979, s. 127.

5 Hangi hatlarda ne kadar kilometre garantisi ödendiğine dair bkz. "Osmanische Eisenbahnen und der türkische Staatsschatz", *Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen*, Nr. 46, (19.6.1912), s. 752.

6 Helmut Mejcher, "Die Bagdadbahn als Instrument deutschen wirtschaftlichen Einflusses im Osmanishen Reich", *Geschichte und Gesellschaft*, Nr. 1-4, (1974), Göttingen, s. 465.

7 Donald C Blaisdell, *European Financial Control in the Ottoman Empire, A Study of the Establishment, Activities, and Significance of the Administration of the Ottoman Public Debt*, New York, 1929, s. 128.

8 Konseyin başkanlığını İngiliz ve Fransızlar sırayla yürütüyordu ve İngilizlere sıra gelmiş olduğundan Fitzgerald bu görevi Fransızlardan devralmıştı, bkz. T. Morison ve G. T. Hutchinson, *The Life of Sir Edward Fitzgerald Law*, Edinburgh ve Londra, 1911, s. 228.

9 Bu ve diğer örnekler için bkz. Blaisdell, s. 133-135. Ayrıca bkz. Shereen Khairallah, *Railways in the Middle East 1856-1948*, Lübnan, 1991, s. 43-48.

10 "Türkische Eisenbahnen", *Wiener Politische Correspondenz, Pol. Archiv*, Türkei 152, Nr.10030.

11 *B.O.A.*, Y. PRK. TNF, 1/17.

12 *B.O.A.*, Y. A. Hus., 168/53.

13 Manzenreiter, s. 38-41. O yıllarda demiryolunun ekonomik getirisi açısından oldukça iyimser olunduğu anlaşılıyor, bkz. "A Railway in Asia Minor", *The Times*, 12.8.1884. "Railway Enterprise in Asia Minor", *Times*, 19.5.1884.

14 Velay, s. 402.

15 Staniforth'un 28 Ocak 1884 tarihli mektubu, *B.O.A.*, Y. PRK. TKM, 7/36.

16 Rüstem Paşa'dan Kâmil Paşa'ya 8.12.1886 tarihli mektup, *B.O.A.*, Y. EE. KP, 2/147.

17 *B.O.A.*, Y. PRK. A, 4/64. Gerçekten de Sadrazam Kâmil Paşa Williams'ın iddia ettiği gibi, "Pressel'in beyân etmekte olduğu şartların dahi şimdiye kadar bu babda bazı taraflardan dermeyan edilen tekliflere tercih edilir bulunduğunu" savunuyor, bkz. *B.O.A.*, Y. A. Hus., 194/67. Dönemin Amerikan Büyükelçisi Straus da sadrazamın çeşitli kereler ikili görüşmelerinde demiryolu konusunu gündeme getirdiğini belirtiyor. Hatıralarında sadrazamın Amerikalı işadamlarınca gerçekleştirilmesinin, girişimi siyasi zorluklardan arındıracağı düşüncesinde olduğundan söz ediyor. Bkz. Oscar S. Straus, *Under Four Administrations, From Cleveland to Taft*, Boston and New York, 1922, s. 96, 97.

18 Manzenreiter, s. 43.

19 Nafıa Nezaret-i Celilesi'ne Paris'ten Mösyö Collas Tarafından 14 Haziran 1888 Tarihiyle Takdim Olunan Ariza'nın Tercümesidir, *B.O.A.*, Y. PRK. TNF, 2/18.

20 Zihni Paşa'dan Collas'a, *B.O.A.*, Y. PRK. TNF, 2/18.

21 Manzenreiter, s. 44-46.

22 Hecker, s. 788, 789.

23 *B.O.A.*, Y. A. Hus., 214/15. Demiryolu inşasında amele-i mükellefe yöntemi arada bir gündeme gelmekteydi. Örneğin Nafıa nazırının 1900 yılındaki bir arizasında Bağdat demiryolunun maliyetinin bir hayli yüksek olacağı vurgulanmış, hatların geçmesi gereken bölgelerde amele-i mükellefe kapsamında 1.254.000 nüfus bulunduğu belirtilerek, maliyetleri düşürmek için bu işgücünden yararlanılması önerilmişti, *B.O.A.*, Y. PRK. BŞK, 45/78.

24 Die Concessionierung der anatolischen Eisenbahn, *Staatsarchiv Wien*, Botschaftsakten Konstantinopel.

BISMARCK DÖNEMİ (1871-1888)

Tüm Balkan topraklarını tek bir Pomeranyalı askerin kemiklerine değişmem.
Bismarck

"Şark bir Pomeranyalı neferin bile hayatından fedakârlık edebilecek kadar değerli değildir" sözü, herhalde (Bismarck'ın) hakiki düşüncesini aksettirmiş olamaz. Çünkü o takdirde bir devlet adamı olarak pek kısa görüşlü olduğunu söylemek yerinde olur. Belki de bu sözü söylediği o zamanı, Şark'a ait meselelerle meşgul olmak için henüz erken bulmuş olabilir.
Sultan Abdülhamit

Bismarck dönemine başlamadan evvel Osmanlı-Alman ilişkilerinin tarihi gelişimine kısaca da olsa bir göz atmak faydalı olacaktır. 18. yüzyılda Alman Birliği'nin çekirdeğini oluşturacak olan Prusya Krallığı hatırı sayılır bir güç olarak tarih sahnesindeki yerini alıyordu. Prusya Kralı II. Friedrich, Rusya ve Avusturya'nın Osmanlı Devleti aleyhine genişlemelerini ülkesi açısından sakıncalı buluyordu. Bu nedenle müşavirlerinden Rexin'i 1761 yılında İstanbul'a yollayarak, Osmanlılarla bir dostluk antlaşması imzalamıştı. Bu tarihten itibaren Prusya elçisinin İstanbul'da büyük nüfuz sahibi olduğunu görüyoruz. Osmanlı Devleti'nin 30 Ocak 1790 tarihinde, Avusturya ve Rusya'ya karşı Prusya ile yaptığı antlaşma, bir Avrupa ülkesiyle karşılıklı olarak imzaladığı ilk ittifaktır. Napolyon'un Mısır seferi (1797-1801) ile 1820'lerin sonlarında yaşanan bir dizi olumsuzluklar (1827 Navarin olayı, Osmanlı-Rus Savaşı, Yunanistan'ın bağımsızlığı, Fransa'nın Cezayir'i işgali) Osmanlılar için Prusya'nın dostluğunun değerini artırıyordu. II. Mahmut modern bir ordu oluşturabilmek için, Prusya'nın yardımını istemiş, bunun üzerine ilk kez bir Alman askeri heyeti Moltke'nin başkanlığında Osmanlı ordusunda görev almıştı. Moltke'yle birlikte, Alman kamuoyunun ilgisinin Osmanlı topraklarına çekilmeye başlandığını da görüyoruz. Örneğin Moltke yazılarında, Tuna eyaletleri ile Filistin'i Alman kolonizasyonu için uygun bir yer olarak tanımlamıştı. Friedrich List ise, Almanya'nın Osmanlı Asyası'nın güçlendirilmesinde önderliği ele alarak, Ön Asya'da üstün bir rol oynayacağını önceden görenler arasındaydı. Fakat Prusya'nın önünde Alman birliğinin kurulması gibi güç bir görev vardı ve tüm dikkatini bu olay üzerine yoğunlaştırdığından, Osmanlı Devleti ile ilişkilerinde fazla bir gelişme olması mümkün değildi. Yine de Avrupa devleti sıfatıyla katıldığı toplantılarda, Osmanlı İmparatorluğu'nun toprak bütünlüğünü savunan İngiltere ve Fransa'nın yanında yer alarak, Osmanlı-Prusya dostluğunu, Alman birliğinin kuruluşuna kadar sürdürmüş oldu.[1]

Almanya, birliğini Prusya'nın önderliğinde yürüttüğü 1870-71 Fransa Savaşı'ndan galip ayrıldıktan sonra kurabilmişti. Bismarck 18 Ocak 1871 tarihinde, tantanalı bir törenle Almanya İmparatorluğu'nu ilan ediyordu. Savaşın sonucunda Almanya Alsace ve Lorraine'i ilhak etmiş ve Fransa'yı ağır bir savaş tazminatı ödemeye zorlamıştı. Bundan sonraki yıllarda Bismarck'ın politikasını Fransa'nın açacağı bir intikam savaşının engellenmesi kaygısı yönlendirmiştir. Gerçekten de aynı yıllarda Fransa'da *revanchisme* [intikamcılık] adı verilen, yenilginin getirdiği eziklik duygusu ile Alsace ve Lorraine'i yeniden ele geçirme isteğinden kaynaklanan bir eğilim güç kazanmaktaydı.

Bismarck Fransa'nın açacağı bir intikam savaşını, onu Avrupa'da yalnız bırakarak engellemek istiyordu. Zaten bu dönemde İngiltere ve Fransa'nın sömürge paylaşımı konusundaki çelişkileri bir arada hareket etmelerini engelliyordu. Bismarck'ın Fransa ile ittifaka girmesinden çekineceği güçler, Avusturya-Macaristan ve Rusya imparatorlukları idi. Bismarck bu nedenle 1872 yılında

Almanya şansölyesi Fürst von Bismarck anısına basılmış bir madalya.

Avusturya ve Rus imparatorları ile, Birinci Üç İmparatorlar Birliği adı verilen sözlü bir anlaşma yapmıştı. Söz konusu anlaşma Avrupa statükosunu değişmez kabul ediyor, böylece Alman-Fransız sınırları Avusturya ve Rusya tarafından onaylanmış oluyordu.[2]

Bismarck'ın Osmanlı İmparatorluğu'na karşı tutumunda yukarda belirtilen sorun çerçevesinde Rusya ile ilişkileri önemli bir etkendi. Osmanlı İmparatorluğu ile ilgili sorunlar yüzünden Rusya ile arasının açılmasını istemiyordu. 1876 yılında Reichstag'da yaptığı konuşmada bu konuyla ilgili tüm kaynaklarda yer alan "tüm Balkan topraklarını tek bir Pomeranyalı askerin kemiklerine değmez" sayan o ünlü cümlesini söylemişti.[3] Ancak Bismarck'ın politikasının temel çelişkisi Avusturya ve Rusya'yı aynı ittifak içinde tutmanın olanaksızlığıydı. Her iki ülke de Balkanlar üzerinde birbirlerine karşı uyguladıkları politikada Almanya'nın desteğini talep etmekteydi. 1878 Berlin Kongresi'nde Avusturya, Rusya'ya karşı İngiltere ile birlikte tavır alınca, Rusya Üç İmparatorlar Birliği'nden ayrıldı. Almanya ise olaydan sonra, Balkanlar'da uzlaşmaz çelişkileri bulunan Rusya ve Avusturya'yı bir arada tutamayacağını anlayarak, 1879 yılında Avusturya ile yeni bir ittifaka girmişti. Bismarck'a son noktada "German Blok"unu bir arada tutmak daha kalıcı ve uzun dönemli bir politika için zorunlu görünmüştü.[4]

Bu gelişmelerden sonra Bismarck Osmanlı İmparatorluğu'na karşı daha esnek bir politika izlemeye başlamıştı. Örneğin, Sultan Abdülhamit'in Osmanlı ordusunda yapmak istediği reform için bir Alman askeri heyetinin gönderilmesi teklifini kabul etmişti. Bismarck'ın bu davranışında, Rusya ile çıkabilecek muhtemel bir savaşta, Alman subayların yönetimindeki Osmanlı ordusundan yararlanma düşüncesi önemli bir rol oynamıştı. Hatta bu konuda Genelkurmay

İkinci Başkanı Graf von Waldersee daha ileri giderek Rusya ile bir savaşın kaçınılmaz olduğunu ileri sürmüştü. Waldersee bu nedenle Osmanlı ordusunun güçlendirilerek, Almanya'nın müttefiki durumuna getirilmesini savunmuştur.[5]

Graf von Waldersee'nin bu açıklaması Bismarck ile çelişkiye düşmesi sonucunu doğurmuştur. Zira Bismarck hâlâ Osmanlı İmparatorluğu'nu Rusya'da Panslavist ve anti-Alman düşüncelerin etkinlik kazanması halinde yararlanabilinecek yedek bir güç olarak görmekte; olabildiğince de Rusya ile ilişkilerin kopmaması doğrultusunda çaba göstermekteydi.[6] Nitekim 1881 yılında, Rusya ile İngiltere arasındaki çelişkilerin artmasından yararlanarak "Üç İmparatorlar Birliği"nin yeniden oluşmasına öncülük etmiştir. Böylece Almanya, Fransa ile gireceği bir savaşta Rusya ve Avusturya'nın tarafsızlığını garanti altına almıştı. Ancak Rusya ve Avusturya'nın Balkanlar'daki çelişkileri bu ittifakın da kısa ömürlü olmasına yol açmıştır. Bunun üzerine Bismarck Rusya'nın tamamen Fransa'nın yanına kaymasını engellemek için, 1887 yılında bu devletle bir teminat antlaşması imzalayarak, Rusya'nın Balkanlar'daki bazı haklarını tanımıştır.[7]

Kısaca toparlamak gerekirse, Bismarck döneminde Osmanlı İmparatorluğu, Almanya için büyük bir önem taşımamaktaydı. Bismarck'ın temel kaygısını Almanya'nın Fransa ile olan çelişkisi oluşturuyordu. Bu nedenle Avusturya-Macaristan İmparatorluğu ile ittifaka girerken, Rusya'nın da hiç olmazsa karşı saflara geçmemesi için çaba sarf ediyordu. Bismarck bu çerçeve içinde Rusya'nın Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki emellerini engelleyici bir politika izlememekle birlikte, aktif bir destek vermekten de kaçınmıştır. Bismarck'ın Osmanlı İmparatorluğu'na karşı uyguladığı esnek politikanın diğer boyutunu ise, Rusya ile zorunlu bir çatışma durumunda, Osmanlı ordularının yardımına başvurulabileceği düşüncesi oluşturmuştur.[8]

1 Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi, VII. Cilt, Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri 1876-1907*, Ankara, 1983, s. 163-166.

2 Bismarck amaçlarını kendisiyle yapılan bir söyleşide oldukça iyi bir biçimde özetlemişti, bkz. Ignotus, "Germany and England", *Fortnightly Review*, Vol LXIX New Series, (Ocak-Haziran 1901), s. 663.

3 Ann Elizabeth Smith, *European Imperialism and the Bagdad Railway*, Yayınlanmamış Master Tezi, St. John's University, 1958, s. 17.

4 John Lowe, *The Great Powers, Imperialism and the German Problem, 1865-1925*, Londra ve New York, 1994, s. 44, 54-57.

5 Wilhelm von Kampen, *Studien zur deutschen Türkeipolitik in der Zeit Wilhelm II*, Kiel, 1968, s. 18.

6 Gregor Schöllgen, *Imperialismus and Gleichgewicht; Deutschland, England und die orientalische Frage 1871-1914*, Münih, 1984, s. 33.

7 Michael Freund, *Deutsche Geschichte*, Münih, 1969, s. 115.

8 Hajo Holborn, "Deutschland und die Türkei 1878-1890", *Archiv für Politik und Geschichte*, Cilt III, s. 136, 154-156. Bismarck'ın Osmanlı-Alman ilişkilerine burada savunulanın ötesinde önem verdiğine dair bir tez için bkz. Jehuda L. Wallach, "Bismarck and the 'Eastern Question' – A Re-Assessment", *Germany and the Middle East 1835-1939*, ed. Jehude L. Wallach, Tel-Aviv, 1975, s. 23-29.

II. WILHELM VE "WELTPOLITIK"

25 sene önce Bismarck, tüm Doğu topraklarını tek bir Pomeranyalı askere değişmezken, bugün ise Almanya İstanbul'da egemen konumdadır.

Charles Sarolea

1888 yılında II. Wilhelm'in imparator olmasıyla birlikte, Almanya'nın Osmanlı politikasında önemli bir değişim meydana gelmiştir. II. Wilhelm, Başbakan Bismarck'ın uyguladığı ihtiyatlı politikayı gereksiz bulmuş, diğer emperyalist devletler gibi yayılmacı bir politika izlemeyi amaçlamıştır. Bu konuda ortaya çıkan görüş farklılığından dolayı Bismarck 1890 yılında görevinden ayrılmak zorunda kalmıştır.[1] Almanya'nın "Weltpolitik" adı verilen yayılmacı politikası genellikle II. Wilhelm'in adıyla birlikte anılır. Oysa Wilhelm'i sömürgeci bir politika izlemeye iten kişiliği ve siyasi görüşlerinden ziyade, kısa sürede büyük bir gelişme gösteren Alman endüstrisinin, yeni pazarlara ve ucuz hammadde kaynaklarına duyduğu gereksinimdi. Bu iktisadi faktörün yanı sıra, o dönem Almanya'sının siyasi koşullarını dikkate alınırsa alternatif bir politikanın uygulanabilirliği oldukça zor görünmektedir. Zira alternatif bir politika üretecek ve bunun arkasında kararlı bir biçimde duracak siyasi bir parti yoktur. SPD'nin (Sozialistische Partei Deutschland) sayısal gücü çok zayıftı ve ayrıca emperyalizm konusunda sosyalist olmaktan çok, uzlaşmacı bir kaypaklık içindeydi. Onların siyasi anlamda ittifak yapmaları olası olan tek güç liberallerdi, ancak onlar da açıkça Weltpolitik taraftarıydılar. Almanya'nın yeni donanma politikasına homurdanan muhafazakârlar ile sosyalistlerin birlikte çalışmalarını ise iç politika konularında taban tabana farklı düşüncede olmaları engellemekteydi.[2] Alman yazar Schöllgen, Weltpolitik'in ortaya çıkışını, bu ideolojiyi savunan yöneticilerin iradeleri yerine, "verspaetete Nation (gecikmiş millet)" olgusundan yola çıkarak Almanya'nın milli devlete dönüşme sürecinde arıyor. Bismarck'ın statükocu uygulamalarından Weltpolitik'e geçişi Almanya'nın iç dinamiklerinin getirdiği hızlı gelişme düzeyinin gerektirdiği bir durum olarak görüyor, konuyu, gecikmiş bir dünya gücü olmanın teorik olarak meşrulaştırılması ve pratikte uygulanması sorunsalı bağlamında inceliyor.[3]

Alman İmparatorluğu birliğini sağladığı yıllarda, endüstri sürecine girmiş olmakla birlikte, hâlâ tarımsal yapı ağır basmaktaydı. Sanayileşmenin kısa sürede gerçekleştirilmesinde, Fransa'nın ödemek zorunda kaldığı savaş tazminatı ile Alsace ve Lorraine gibi iki zengin eyaletin ilhakının önemli katkısı olmuştu.[4] Almanya çelik ve tekstil endüstrisinin gelişimini büyük ölçüde bu bölgeye

borçluydu. Lorraine'nin demir mevcudu 700 milyon ton civarındaydı. Almanya'da 1871 yılında 1.564.000 ton ham demir işlenirken, bu rakam 1900 yılında (Lüksemburg ile birlikte) 8.521.000 tona çıkarak İngiltere'ye yaklaşmış ve 1910 yılında 14.794.000 tonla tüm Avrupa ülkelerini geride bırakmıştı. Çelik üretiminde ise daha 1900 yılında Alman İmparatorluğu 7.372.000 tonla İngiliz rakibini geçmiş bulunuyordu.[5] Kömür üretimindeki yükseliş de şaşırtıcı boyutlardaydı. 1871 yılında 29 milyon ton olan üretim 1900 yılında 149 milyon tona ulaşarak, Almanya'yı ikinci duruma yükseltiyordu.[6] Alman makine sanayii de şaşırtıcı bir gelişme göstererek önemli bir ihracat dalı haline gelmişti. 1861 yılında sadece 51.000 işçinin istihdam edildiği söz konusu sektörde 1882'de 356.000, 1907'de ise 1.120.000 işçi çalışmaktaydı.[7] Silah endüstrisi de olağanüstü bir gelişme göstermişti. 1895 yılında ünlü silah sanayicisi Krupp'un 119 milyon mark olan vergilendirilmiş geliri 1902 yılında 187 milyon mark'a ulaşmıştı.[8] Elektrik ve kimya sanayileri de güçlenen sektörler arasındaydı.

Alman sanayileşmesinde Alman bankacılığının ayrıcalıklı bir yeri vardır. Alman bankaları yatırım ve ticaret bankacılığı işlevlerini birlikte yürütmüşler, sınai yatırımlarını uzun vadeli kredilerle desteklemişlerdir. Böylece kısa sürede mali sermaye ile sanayi sermayesi iç içe geçmiştir. Bankalar finanse ettikleri sanayi kuruluşlarında, bu kuruluşların yönetim kurullarında yer alarak yönlendirici olmuşlardır.[9] Alman bankacılığı dış ticaretin finansmanı görevini de üstlenerek, Alman iktisadi ve politik yayılışının yürütücüsü olmuştur. Daha 1880 yılında Almanya en fazla ihracat yapan ülkeler arasında dördüncülüğe yükselmiş; kısa sürede İngiltere ve Fransa'yı geçerek ABD'nin ardından ikinci sırada yer almaya başlamıştır. Ayrıca Almanya'nın toplam dışsatımında endüstriyel malların oranı 1873 ile 1913 yılları arasında %38'den %63'e çıkmıştır. Alman bankaları 1880 yılından sonra yurtdışında doğrudan yatırımlara girişmeye başlamış ve yıllık dış yatırım miktarı 400 milyon mark'ın altına düşmemiştir. Savaştan önceki Alman dış sermaye yatırımları yaklaşık 30 milyar mark olarak tahmin edilmektedir.[10]

Hızlı büyüme süreci ayrıca dış ticaret rakamlarından da anlaşılmaktadır. 1890 yılında 7,5 milyar mark tutan Alman dış ticareti 1900'de 10, 1913'te 21 milyar marka ulaşmıştı.[11] Almanya hızlı endüstrileşme sürecinde ulaşım sorununu, süratle geliştirdiği demiryolu sistemiyle çözümledi. Bu sektör aynı zamanda demir üretimini de teşvik etmiş oluyordu. Tablo 3, Almanya'da döşenen demiryolu hatlarının yıllar itibariyle gösterdiği hızlı gelişmeyi özetlemektedir.[12]

Güçlenen Alman sanayii giderek daha büyük bir kitleye istihdam olanağı yaratıyordu. Buna rağmen Almanya'da nüfus artışı sorun olmaya devam ediyordu. 19. yüzyıl başlarından itibaren, başta ABD'de olmak üzere denizaşırı ülkelere yoğun bir Alman göçü başlamıştı. Tablo 4 Almanya'da nüfus artışı, Tablo 5 ise denizaşırı ülkelere göç eden Alman göçmenlerin sayısı[13] hakkında bilgi vermektedir.

Tablo: 3

Yıllar	*Uzunluk (km)*	*10 Yıllık Artış (km)*
1835	6	
1845	2300	2300
1855	8290	5900
1865	14.690	6400
1875	27.930	13.240
1885	37.650	9720
1895	46.560	8910
1905	56.980	10.420
1915	62.410	5430

Tablo: 4

Yıl	*Nüfus (1000)*	*10 Yıllık Artış (%)*
1835	30.082	9.6
1845	34.290	11.3
1855	36.138	5.4
1865	39.548	9.4
1875	42.518	7.5
1885	46.707	9.9
1895	52.001	11.3
1905	60.314	16.0
1915	67.883	12.5

Tablo: 5

Yıllar	*Göçmen Sayısı*
1831/1840	167.700
1841/1850	439.300
1851/1860	1.075.000
1861/1870	832.700
1871/1880	626.000
1881/1890	1.342.400
1901/1910	279.600
1911/1920	91.000

1890 yılında Bismarck'ın yerine geçen yeni Alman Başbakanı Caprivi durumu, "ya mal ya da insan ihraç etmek zorundayız" biçiminde ifade ediyordu. Gerçekten büyük bir hızla endüstrileşen Almanya'nın pazar ve hammadde gereksinimi, her geçen gün kendini daha güçlü bir biçimde hissettirmiş, Bismarck'ın sürdürmek istediği barışçı politikanın sınırlarını zorlamıştı. Bismarck'ın Doğu sorunu ve sömürgecilik yüzünden, diğer emperyalist devletlerle çatışmaktan kaçınma düşüncesinin somut örneği olarak, Zengibar sultanının 1874 yılında Alman koruyuculuğu altına girme teklifini reddetmesini gösterebiliriz.[14] 1890 yılında ise Almanya bu kez aynı Zengibar sultanının protestolarına rağmen Doğu Afrika'daki hâkimiyetini ilan ediyordu.

Almanya'da yaşanan bünye değişimi Bismarck'ı bile son yıllarında sömürge konusunda adım atmaya zorlamış; Almanya 1884-1885 yıllarında Doğu ve Güneybatı Afrika, Kamerun, Togo ile Büyük Okyanus'ta birtakım adalar ele geçirmişti.[15] Ancak 1914 yılında, Almanya Afrika kıtasında hâlâ sadece 960.000 milkarelik bir toprağa sahipti. Halbuki bu sırada aynı kıtada İngiltere'nin 3.700.000, Fransa'nın ise 4.000.000 milkareyi aşan kolonileri vardı.[16]

Almanya'nın ele geçirebildiği sömürge toprakları Alman endüstrisinin gereksinimini karşılamaktan çok uzaktı. Üstelik Almanya'nın kolonilerini genişletme olanağı da yoktu. Bunun nedeni Almanya'nın kapitalist bir devlet olarak tarih sahnesine İngiltere ve Fransa'ya göre çok geç çıkması ve 19. yüzyılın son çeyreğinde sömürgeleştirilebilecek tüm toprakların bölüşülmüş olmasıdır. Alman donanmasının denizaşırı fetihler için yetersiz oluşu da bir ek faktör olarak ilave edilmelidir. Sonuç olarak Almanya'nın elindeki sömürge toprakları, ekonomisinin ulaştığı seviyenin gereksinimlerini karşılamaktan çok uzaktı.[17] Tüm bu koşullar Alman İmparatorluğu'nun farklı yöntemlerle geliştirdiği "barışçı yayılma politikası"nı uygulamasına yol açmıştır.

II. Wilhelm'in Weltpolitik adı verilen yayılmacı politikasında, Osmanlı İmparatorluğu büyük önem kazanmıştır. Bismarck 1880'lerin başında "İstanbul'dan gelen mektupları okumaya değmez" bulurken 1889 yılında Alman imparatoru bizzat İstanbul'a giderek, padişahı ziyaret etmiştir. Bu gezi aynı zamanda imparator ile şansölyesi Bismarck arasındaki görüş ayrılığının su yüzüne

çıkmasına neden olmuştu. Nitekim Bismarck Wilhelm'in Abdülhamit'i ziyaretinin uluslararası arenadaki etkisini azaltmaya çalışmış; bu gezinin Rusya'nın Almanya'dan uzaklaşmasına sebep olmaması için elinden gelen gayreti göstermişti. Örneğin, gezinin amacının Atina'ya kadar gitmişken İstanbul'u da görmek olduğunu, yani sadece turistik bir nitelik taşıdığını vurgulayarak çarı sakinleştirmeye çalışmıştı. Şansölye ayrıca imparatorun aşırılılıklarını törpülemek amacıyla oğlu Herbert von Bismarck'ın geziye dahil olmasını sağlamıştı.[18] Genç İmparator Wilhelm ise Osmanlı İmparatorluğu'nu ziyaretini güçlü şansölyenin gölgesinden kurtulmak için bir fırsat olarak kullanmıştı. Wilhelm ile Bismarck'ın aralarındaki çelişkiyi anlamak için Kayzer'in "anladım ki bakanlarım kendilerini Bismarck'ın memurları olarak algılıyorlar" cümlesi oldukça aydınlatıcı olmalıdır.[19] Gooch'un aşağıdaki sözleri ise konuyu Bismarck açısından gayet iyi ifade etmektedir. "Şansölye kendisini yolundan döndürdüğü için imparatordan nefret ediyordu ve onu hiç affetmemişti."[20]

Sultan Abdülhamit hemen aşağıda açıklanacak nedenlerle Alman imparatorunun ziyaretini önemli bir fırsat olarak algılamış ve o güne kadar görülmemiş bir özenle misafirlerini ağırlamıştı. Sultan, Kayzer'in ve maiyetinin cuma günleri yapılan selamlık merasimini rahatça izleyebilmeleri için Büyük Mabeyn'in önüne bir Seyir Köşkü yaptırmış, imparator ve imparatoriçenin ikameti için ise bir saray niteliği taşıyan Şale Köşkü'nü inşa ettirmişti. Köşkün teşrifiyle bizzat ilgilenmiş, hatta bazı ağaç işlemeleri kendisi yapmıştı. Sonuç olarak Kayzer ve eşi tam beş gün beş gece, İmparatoriçe Augusta'nın tabiriyle "binbir gece masallarındaki hayal âlemi içinde" yaşamışlardı.[21]

Wilhelm'i taşıyan imparatorluk yatı Boğaz'a girdiğinde tüm kale burçlarında

Almanya şansölyesi Bismarck.

Alman bayrağı dalgalanıyor, askeri bando Alman milli marşını çalıyordu. İmparator 101 pare top atışıyla karşılanmıştı. Bu sıcak karşılama yeni imparator olmuş genç Kayzer'i oldukça etkilemişti. Sultan ve Kayzer özel görüşmelerinde doğrudan Fransızca konuşarak tercümanları devreden çıkarmışlardı. Abdülhamit Wilhelm'e bir sırdaşı gibi davranmış, emperyalist güçlerin Osmanlı İmparatorluğu'nda nüfuz elde etmek için çevirdikleri entrikalardan şikâyet etmişti. Kayzer de "benim bu ziyaretim onları oldukça tedirgin etmiş olmalı" yanıtını vererek, Bismarck'ın korktuğundan da ileri gitmekten çekinmemişti. Wilhelm gezi boyunca Alman mühendis Wilhelm von Pressel ile Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demiryolu inşasının getireceği olanaklar üzerine görüşmelerde bulunma fırsatını kaçırmamıştı. Karşılıklı olarak çok değerli hediyeler verilmiş, veda yemeğinde Wilhelm, Osmanlı-Alman dostluğunun şerefine kadeh kaldırmıştı. Nereden

Kayzer Wilhelm generalleriyle birlikte.

bakılırsa bakılsın artık Doğu sorununa yeni bir aktör katılmaktaydı.[22]

Osmanlı İmparatorluğu henüz yeterince değerlendirilmemiş hammadde kaynakları ve yirmi milyonu aşan nüfusunun endüstri mallarına yaratabileceği potansiyel taleple, Almanya'nın gereksinimlerini büyük ölçüde karşılayabilecek bir ülke olarak görülüyordu. Daha önce Avusturya-Macaristan İmparatorluğu, bir dizi ticari anlaşmalarla Alman ekonomisine entegre edilmişti. Ardından Romanya ile yapılan anlaşmalar Rumen petrol yataklarını Alman sanayiinin hizmetine soktu. Artık Almanlar gözlerini, başta Anadolu ve Mezopotamya olmak üzere Osmanlı İmparatorluğu'nun geniş ve bakir topraklarına dikmişti.

Bir anlamda Friedrich List'in 1840'larda ortaya attığı "Mitteleuropa" düşüncesi gerçekleştiriliyordu. Almanya ve Avusturya'nın çekirdeğini oluşturacağı Romanya, Bulgaristan gibi Balkan devletlerine Osmanlı İmparatorluğu'nun da eklemleneceği bir iktisadi birlik, birçok yazara göre Almanya'nın hedefiydi.[23] Bu görüşü savunan yazarlar arasında Ernst Hasse, Friedrich Naumann, Anton Sprenger, Paul Rohrbach ilk akla gelenlerdendir.[24] Bu yeni program aynı zamanda Rusya ile ilişkilerde de Bismarck ilkelerinden ayrılmak anlamına geliyordu. Zira bu coğrafi bölgenin rekabeti bir anlamda *Büyük Rusya* ile *Büyük Almanya* düşüncelerinin çatışma alanını oluşturmaktaydı.[25] Osmanlı-Alman ilişkilerinde başrolü oynayacak olan Büyükelçi Marschall von Bieberstein bu hedef doğrultusunda gerekirse savaşı bile göze alabileceklerini aşağıdaki sözleriyle ima etmekteydi:

> İngiliz emperyalizmi ve ABD'deki olağanüstü endüstriyel gelişme, (...) bizim en iyi pazarlarımızı tehdit ediyor. Osmanlı İmparatorluğu

bu gelişmeleri telafi edebileceğimiz tek yerdir. Eğer bu nedenle bizimle rakiplerimiz arasında siyasi gerilimler olacaksa, varsın olsun. Bu amaç uğruna ödemek zorunda olduğumuz bir fiyat varsa öderiz.[26]

1 Alfons Raab, *Die Politik Deutschlands im Nahem Orient von 1878-1908*, Viyana, 1936, s. 31.

2 Imanuel Geiss, "Weltpolitik: Die deutsche Version des Imperialismus", *Flucht in den Krieg*, ed. G. Schöllgen, Darmstadt, 1991, s. 154, 155.

3 Gregor Schöllgen, "Deutsche Aussenpolitik im Zeitalter des Imperialismus: ein Teufelskreis?", *Flucht in den Krieg*, ed. G. Schöllgen, Darmstadt, 1991, s. 181, 182.

4 A. Deborin, "Die Mitteleuropa Idee in der Propaganda der deutschen Imperialisten", *Neue Welt*, Yıl 9, No: 206, (1954), s. 2733.

5 Gustav Stolper, *Deutsche Wirtschaft 1870-1940*, Stuttgart, 1950, s. 24, 27.

6 Herbert Heaton, *Avrupa İktisat Tarihi*, Cilt II, çev. M. Ali Kılıçbay, O. Aydoğuş, Ankara, 1985, s. 123, 124.

7 Stolper, s. 28.

8 Bernhard Menne, *Krupp Deutschlands Kanonenkönige*, Zürih, 1937, s. 187.

9 Burhan Ulutan, *Bankacılığın Tekâmülü*, Ankara, 1957, s. 102, 103, 104.

10 Stolper, s. 34, 37.

11 Frederich Lenz, "Wesen und Struktur des deutschen Kapitalexports vor 1914", *Weltwirtschafliches Archiv*, Cilt 18, Jena, 1922, s. 43.

12 Stolper, s. 46.

13 *Age*, s. 26, 27.

14 Stolper, s. 47.

15 *Fragen an die Deutsche Geschichte*, Historische Ausstellung im Reicstagsgebaeude in Berlin Katalog, Bonn, 1983, s. 227.

16 Ortaylı, s. 9.

17 Paul Rohrbach, *Germany's Isolation*, Chicago, 1915, s. 17, 18. Yazar daha sonra Bismarck dönemi kolonizasyon politikasını askeri güçle yeterince desteklenmediği için eleştirecektir, bkz. "Kritisches zur deutschen Kolonialpolitik", *Die Hilfe*, Nr. 40, (2 Ekim 1913) ve Nr. 41, (9 Ekim 1913), s. 628, 629.

18 Bernhard Schwertfeger, *Die Diplomatischen Akten Des Auswaertiges Amtes, Erster Teil: Die Bismarck Epoche 1871-1890*, Berlin, 1927, s. 191, 192. Haslip, s. 202.

19 G. P. Gooch, *History of Modern Europe*, New York, 1923, s. 194.

20 G. P. Gooch, *Recent Revelations of European Diplomacy*, Londra-New York-Toronto, 1940, s. 27.

21 Georgeon, *Sultan Abdülhamid*, s. 150, 151. Haslip, s. 189, 198.

22 Sean McMeekin, *The Berlin-Bagdad Express, The Ottoman Empire and Germany's Bid for World Power*, Cambridge, Massachusetts, 2010, s. 7-10. Bu konuda ayrıca bkz, C.A. Engelbrechten, *Kaiser Wilhelms Orientreise und deren Bedeutung für den deutschen Handel*, Berlin, 1890, s. 52. Dr. Jaeckh Bağdat Demiryolu'nun temellerinin bu ilk gezide atıldığını ileri sürmektedir. Bkz. Jaeckh, "Die Beziehungen der deutschen Industrie zum Türkischen Reiche", *Technik und Wirtschaft*, Sayı 5, (1916), s. 193, 194. Hugo Grothe de aynı fikri paylaşmaktadır. Bkz. Hugo Grothe, *Deutschland, die Türkei und der Islam*, Leipzig, 1914, s. 6. Bu ilk gezinin öneminin Alman kamuoyunca algılanmamış olması üzerine bkz. Paul Rohrbach, "Deutschlands Weltstellung unter Wilhelm II", *Die Hilfe*, Nr. 25, (19 Haziran 1913), s. 387. Gezi süreci için bkz. Haslip, s. 189-205.

23 Claus von Bichtlingen, "Die Bagdadbahn, eine Hochstrasse des Weltverkehrs in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung", *Soziale Revue*, Heft 1, XVI. Jahrgang, 1916, s. 1, 2.

24 G. W. Prothero, *German Opinion and German Policy before the War*, Londra, 1916, s. 29, 30.

25 Fritz T. Epstein, "East Central Europe as a Power Vacuum between East and West during the German Empire", *Germany and the West, Selected Essays*, ed. R. F. Brynes, Bloomington ve Londra, 1973, s. 52.

26 Eric D. Weitz, "Germany and the Young Turks", *A Question of Genocide*, ed. R. G. Suny, F. M. Göçek, M. Naimark, Oxford University Press, 2011, s. 187.

6

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NUN İÇİNDE BULUNDUĞU KOŞULLAR

Biz mahvolursak Doğu'nun anahtarı Almanların değil rakiplerinin eline geçecektir. Doğu'yu korumak ve uygarlaştırmak, Doğu'ya doğru Osmanlılar ile birlikte gitmek, Doğu'yu Alman ticaret ve sanayii için kazanmak... İşte kendisini bilen Osmanlı ve Alman hükümetleri için büyük bir program.

Mehmet Âkif

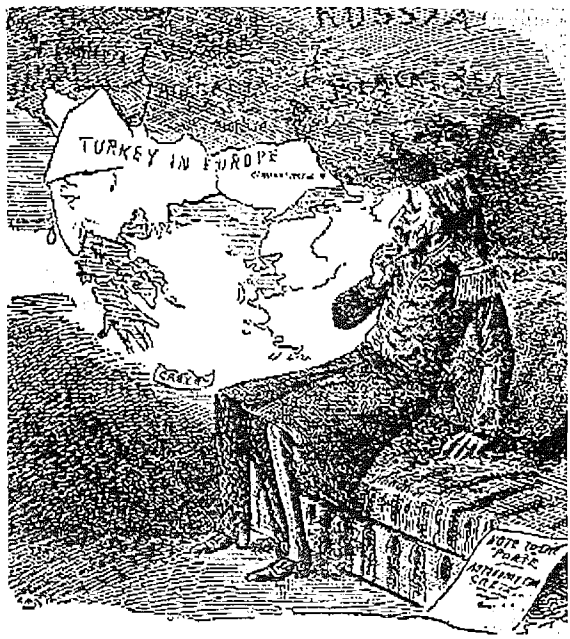
Almanya'nın hammadde ve pazar aradığı bu dönemde, Osmanlı İmparatorluğu son derece olumsuz koşullar içinde bulunuyordu. Abdülhamit ve yönetici kadro, imparatorluğun ayakta kalabilmesi için, yeni bir dayanak arayışı içindeydiler. Osmanlı Devleti borçlarını ödeyemediği için, 1881 yılında alacaklı devletlerin temsilcilerinden oluşan Düyun-ı Umumiye İdaresi kurulmuş; tütün ve ipek öşürü, tütün ve tuz tekelleri, pul ve ispirto resimleri gibi devletin bazı önemli gelir kaynaklarının toplanarak alacaklılara ödenme yetkisi söz konusu idareye verilmişti. Bu yetkileri ve idarenin kuruluşunu düzenleyen 20 Aralık 1881 tarihli Muharrem Kararnamesi ile Düyun-ı Umumiye Konseyi'nin alacaklılara ödenmek üzere devraldığı borç miktarı 219.938.559 Osmanlı lirası idi. Bu düzenleme "bir zamanlar Avrupa'nın en önemli güçlerinden biri olan imparatorluğun artık Avrupalı ülkelerden daha aşağı bir konumda bulunduğunun utanç verici bir itirafıydı".[1]

1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı, Osmanlı İmparatorluğu'nun artık dış desteksiz ayakta duramayacağını ortaya çıkarmıştı. Osmanlılar için çok ağır şartlar taşıyan Ayastefanos Anlaşması, İngiltere ve Avusturya'nın çıkarlarıyla da çelişmekte idi. Bu iki ülkenin müdahaleleriyle Ayestafanos Anlaşması'nın yerine Osmanlı Devleti için daha hafif koşullar taşıyan Berlin Anlaşması yürürlüğe girdi. Ancak İngiltere, Ayastefanos Anlaşması'nın engellenmesi karşısında, Kıbrıs adasının yönetimini devralmıştı. İngiltere'nin bu davranışı, artık Osmanlı İmparatorluğu'nun toprak bütünlüğünü korumanın güçlüğü nedeniyle İngiliz hükümeti için stratejik önem taşıyan Osmanlı topraklarını ele geçirmeye yöneldiğini gösteriyordu.[2] Nitekim 1882 yılında Mısır'ı fiilen de işgal etmeleri, Abdülhamit ve çevresinin İngiltere'ye karşı duydukları kuşkunun iyice artmasına yol açmıştı. Abdülhamit anılarında, "Büyük devletler arasında en fazla çekinilmesi icap eden İngilizlerdir... 1882 senesinin Temmuz ayında Amiral Seymour Mısır'ı zapt etmeyi düşünmediklerini açıklamıştı... Fakat dönek Albion (İngiltere) verdiği sözleri çabuk unuttu..." şek-

"TURKEY LIMITED"

SULTAN—*"BISMILLAH! Make me into a limited company? M'M - AH - S'pose they'll allow me to join the board after allotment."*

—*Punch* (London), Nov. 28, 1896



Abdülhamit'in halet-i ruhiyesi üzerine Avrupa'da yayımlanmış iki karikatür. Sağdakinde, Abdülhamit üzerinde "Osmanlı Avrupası" yazan Rumeli haritasını endişeyle seyrediyor. Soldakinde, duvardaki afişte yazan: "Büyük Proje – Osmanlı İmparatorluğu'nun yeniden yapılanması – Sermaye:... – Yöneticiler: Rusya, Fransa, İngiltere." Alt yazı: Osmanlı Limited; Sultan – Bismillah, beni limited bir şirkete mi dönüştürüyorlar? Hmm... Off... İnşallah hisse dağıtımı sonrasında beni de yönetim kuruluna alırlar.

linde düşüncelerini ifade ediyordu.[3] Ancak İngilizlerin attıkları bu adımlar geleneksel Osmanlı politikalarından tümüyle saptıkları anlamına da gelmemelidir. Zira Edward Grey hâlâ Osmanlı politikalarını "İmparatorluğun çöküşünü ve paylaşımını önlemek" olarak ifade ediyordu. Zira mutlak bir çöküş İstanbul'un kimin eline geçeceği gibi içinden çıkılmaz sorunları beraberinde getirerek bir Avrupa savaşını kaçınılmaz kılabilirdi.[4]

Abdülhamit'in İngiltere'ye karşı duyduğu güvensizliğin kendi iç politikasından kaynaklanan bir nedeni daha vardı. Ülkedeki Jön Türk muhalefetinin İngilizler tarafından desteklendiğini düşünüyordu. Sultan bu düşüncesini, "İngilizlerin her vesileyle Jön Türkleri tutmaları şayanı dikkattir" şeklinde ifade ediyordu.[5] Abdülhamit'in politikasının önemli bir boyutu ilerde gündeme geleceği gibi, imparatorluğun Müslüman bölgelerini elinde tutabilmekti. Sultana göre Osmanlı İmparatorluğu ulu bir çınara benziyordu. Balkan topraklarının imparatorluktan kopması, çürümüş dalların dökülmesi anlamına geliyordu. Ancak İslam illerinin oluşturduğu gövdenin mutlaka korunması gerekiyordu.[6] İngilizler ise yeni politikalarıyla Müslüman bölgeleri hedefleyerek, ana gövdeye yönelmiş oluyorlardı. Sultan "İngilizlerin tahrik ettikleri Arap kabileleri arka arkaya isyan etmektedir" şeklinde bu konudaki düşüncelerini ifade ediyordu.[7]

Abdülhamit'in Fransa, Avusturya, İtalya gibi diğer büyük devletlere de güvensizlik duymasının haklı nedenleri vardı. Fransa 1881 yılında Tunus'u işgal etmişti. Fransızların yönetim biçimlerinin cumhuriyet olması da padişahı ürkütüyordu. Abdülhamit Fransızlara duyduğu güvensizliği şu cümlelerle ifade ediyordu: "... Fransızlar bize eskisine nazaran daha az sevimli gelmektedirler. Bunda, bizden Tunus'u almalarının dahil olduğu gibi idare şekillerinin cumhuriyet olması da rol oynamaktadır. Çünkü bizce, hükümdarların hâkim olmadığı yerde intizam devam edemez."[8] Rusya'nın Balkanlar ve Boğazlar, Avusturya'nın Balkanlar, İtalya'nın Osmanlı Afrikası üzerindeki emelleri bilinmekte idi.

Bu açıdan bakıldığında Osmanlı toprakları üzerinde o güne kadar herhangi bir talebi olmamış tek Avrupa devleti Almanya'ydı. Alman İmparatorluğu'nun sömürgeleri arasında Müslüman toprağı bulunmaması da Osmanlılar için önemli bir unsurdu. Ekonomik ve politik güçsüzlüğün yarattığı moral çöküntü, tüm dünya Müslümanlarının halifenin önderliğinde, emperyalist Avrupa ülkelerine karşı, tek bir çatı altında toplanılması düşüyle kamufle edilmek isteniyordu. Bu nedenle, başta İngiltere olmak üzere Avrupa ülkelerinin, Müslüman ulusları imparatorluktan kopma doğrultusunda kışkırtan davranışları, bu devletlere duyulan düşmanlığı artırıyordu. Padişahın bu konuda İngiltere'ye duyduğu güvensizlik şu sözlerden anlaşılmaktadır: "İngiltere benim iktidarımı sarsmak maksadıyla, İslam memleketlerinde vatan fikrini yaymaktadır. Mısırlı vatanperverler farkına varmadan İngilizlerin oyununa gelmekte, İslamiyet'in kudretini, halifeliğin itibarını sarsmaktadırlar."[9] Almanlar ise bu tür kışkırtmalardan kaçınarak puan toplamaya devam ediyorlardı.

Almanya emperyalist bir güç olarak tarih sahnesine oldukça geç çıkmış, Avrupa güçler dengesini altüst etmişti. Böylece, Osmanlı diplomasisi için de, dengelerden yararlanmaya dayanan dış politikasını bir kez daha uygulama şansı doğmuştu. Nitekim, sonraki gelişmeler, Osmanlı dış politikasında İngiltere'nin bıraktığı boşluğu Almanya'nın doldurmasıyla sonuçlanacaktır. Aslında bu sürecin Osmanlı yöneticileri için Berlin görüşmelerinde başladığı ileri sürülebilir. Zira, Berlin'de Osmanlı Devleti'nden hiçbir şey istemeyen tek lider Bismarck'tı. Her ne kadar bu tavrı Avrupa'da istikrar arayan dış politikasının bir sonucu idiyse de,[10] Osmanlı yöneticilerinin dostluk ve şükran duygularını kazanmaya yetmişti. Böylelikle Bismarck, belki de farkında olmadan, Berlin Kongresi'nde ülkesi adına en iyi yatırımı yapmış oluyordu.

Padişah ve Osmanlı yöneticilerinin diğer emperyalist devletlere düşmanlıkları bilendikçe, Almanlara duydukları yakınlık artmaktaydı. Alman siyasal ve ekonomik gücünün ülkeye sızmasına karşı koymak bir yana, bu konuda davetkâr bir tutum içindeydiler. Padişah Abdülhamit kişisel sempatisini, "Türklere de bazen Şarklı Almanlar derler. Hakikaten de Almanlarla aramızda bir karakter benzerliği vardır ve belki de bundan dolayı onlara dönmekteyiz... Cesaret, dürüstlük, nezaket ve misafirperverlik bizim olduğu kadar Almanların da vasıflarıdır" şeklinde ifade ediyordu. Siyasi anılarında, "Almanya kuvvetini boşuna harcayarak her yerde kendisine faydasız koloniler arayacağına, nüfuzunu İran Körfezi'ne kadar uzatsaydı, hem bizim için hem de kendisi için şüphesiz çok daha iyi olurdu"[11] diyebilen padişahın, Almanların işini ne derece kolaylaştırdığı açıktır.

Alman İmparatorluğu'nun İngiltere ve Fransa'nın aksine otokratik bir yönetime sahip olması padişahı rahatlatan bir diğer unsurdu. Nitekim diğer iki devlet reform ve "demokratikleşme" talepleriyle Osman-

22 Ekim 1898 tarihli L'Illustration *dergisinde Osmanlı-Alman dostluğunu temsilen yayımlanmış hayali bir çizim: "Bir Çift Dost" II. Abdülhamit ile II. Wilhelm.*

lı yöneticilerini baskı altında bunaltırlarken, Alman diplomatlar "Osmanlı Devleti ya otokratik kalacak ya da yok olmaya mahkûm olacaktır" diyebilecek kadar Abdülhamit'i rahatlatacak bir anlayış sergiliyorlardı. Osmanlı Alman ilişkilerindeki önemi nedeniyle bu çalışmada sıkça gündeme gelecek olan Büyükelçi Marschall, Abdülhamit'in devlet anlayışını ve yöneticilik yeteneklerini övüyor, Osmanlı imparatorluğu'nun ancak onun uyguladığı tip bir otoriter rejimle ayakta kalabileceğini savunuyordu. Marschall'a göre hayal dünyasında yaşayan Jön Türklerin reform talepleri imparatorluğun sonunu getirecek, ayakları yere basmayan fantazilerdi. Nitekim 1899 yılında sultan kendisinden yardım istediğinde, Marschall Alman istihbaratını harekete geçirmiş ve böylece yurtdışındaki Jön Türklerin "yıkıcı faaliyetleriyle" ilgili bilgilerin Abdülhamit'e ulaşmasını sağlamıştı. Marschall Abdülhamit'in dış politikasını ise "Doğu sorunu bağlamındaki satranç tahtasında açgözlü rakipleri birbirine karşı oynamada"ki ustalığı nedeniyle övmekteydi.[12]

Sultan Abdülhamit, İmparator II. Wilhelm'e duyduğu hayranlığı, "... Sempatimi Almanlara tevcih etmem için sadece Kayzer'in şahsı kâfidir. O, gayriihtiyari sevilen, itimat edilen, hakikaten hayran olunacak bir insandır" biçiminde ortaya koyuyordu.[13] Osmanlı yöneticileri dışında aydınların da, Alman nüfuzunu davet eder bir yaklaşım içinde bulunduklarını görüyoruz. Mehmet Âkif'in aşağıdaki sözleri, bunalım ve umutsuzluğun getirdiği Alman taraftarlığının bir başka örneğidir: "Biz mahvolursak Doğu'nun anahtarı Almanların değil rakiplerinin eline geçecektir. Doğu'yu korumak ve uygarlaştırmak, Doğu'ya doğru Osmanlılar ile birlikte gitmek, Doğu'yu Alman ticaret ve sanayii için kazanmak... İşte kendisini bilen Osmanlı ve Alman hükümetleri için büyük bir program."[14] Osmanlı İmparatorluğu'nun içinde bulunduğu koşullar, endüstrisine hammadde ve pazar arayan Almanya'nın nüfuzunu kabullenmeye hazır bir ortam yaratmış, iki ülke açısından yakınlaşma adeta kaçınılmaz hale gelmişti.

1 M. S. Anderson, *The Eastern Question, 1774-1923, A Study in International Relations*, New York, 1966, s. 226.

2 Sözü edilen gelişmeler sonucu Akdeniz'in İngiltere için kazandığı önem nedeniyle bölgede daha agresif bir politika izlenmesi gereği üzerine, bkz. Willoughby Verner, "A Fool's Paradise, Great Britain's Position in the Mediterranean", *Fortnightly Review*, Vol LXIX New Series, (Ocak-Haziran 1901), s. 951-958. Ayrıca bkz. Chatham House Study Group, *British Interests in the Mediterranean and Middle East*, Londra, 1958, s. 2, 3.

3 Sultan Abdülhamit, *Siyasi Hatıratım*, İstanbul, 1984, s. 127, 128.

4 Elie Kedourie, *England and the Middle East, The Destruction of the Ottoman Empire 1914-1921*, Londra, 1987, s. 10, 11.

5 Sultan Abdülhamit, s. 122.

6 Halûk Ülman, *Birinci Dünya Savaşına Giden Yol*, Ankara, 1973, s. 144.

7 Sultan Abdülhamit, s. 145. Hans Rohde, *Der Kampf um Orient und Islam*, Berlin ve Leipzig, 1924, s. 38. İngilizlerin Osmanlı-Rus Savaşı'ndan sonra değişen yeni politikaları doğrultusunda Araplar arasında Osmanlı karşıtı uygulamalara başlamaları konusunda bkz. Ram Lakhan Shukla, *Britain, India and the Turkish Empire 1853-1882*, New Delhi-Ahmedabad-Bombay, 1973, s. 186-212.

8 Sultan Abdülhamit, s. 137, 138.

9 *Age*, s. 180, 181.

10 Bismarck yönetimi Doğu sorununun Avrupa barışı için bir tehdit oluşturmaması için büyük güçlerin Berlin Anlaşması kararlarına uymaları gerektiği görüşündeydi, bkz. Münster'den Bismarck'a,

27.7.1880, *G.D.D.*, Vol. 1, IV. 16, s. 153. Benzeri bir yorum için bkz. Wolfgang Michael, "Deutschland und England", *Deutsche Rundschau*, (Ocak, Şubat, Mart 1912), s. 222.

11 Sultan Abdülhamit, s. 147.

12 Büyükelçi Marschall'dan Şansölye Hohenlohe'ye, 26. 12. 1899, akt. Weitz, s.175, 179, 181.

13 Sultan Abdülhamit, s. 136, 137.

14 *Sırat-ı Müstakim*'den akt. Ortaylı, s. 43, 44. Almanya'nın Osmanlı yöneticilerinin gözünde kazandığı önemin ilginç bir analizi için bkz. E. F. Benson, *Deutschland über Allah*, Londra/New York/ Toronto, 1917, "There is no God but backshish, and the Deutsche Bank is his Prophet", s. 3.

7

OSMANLI-ALMAN İLİŞKİLERİNİN GELİŞİMİ

Alman Birliği'nin 1871 yılında kuruluşuna kadar, Alman devletçikleri ile Osmanlı İmparatorluğu arasındaki ticari ilişkiler önemli boyutlara ulaşamamıştı.[1] Bunun bir nedeni Alman endüstrisinin henüz yeterince gelişmemiş olması, bir diğeri de Alman ihraç mallarının Osmanlı limanlarına yabancı gemilerle taşınmasıydı. Bu durumda Alman mallarının taşıma maliyeti yükseliyor, uluslararası rekabet gücü azalıyordu. Alman Birliği'nin kuruluşundan Deutsche Bank'ın demiryolu yapımına başladığı yıllara kadar, Osmanlı ve Alman imparatorlukları arasındaki ekonomik ilişkilerde bir canlanma olmadı. Alman sanayiinin Osmanlı pazarlarına girme istek ve gayretini gösterebilecek düzeye gelmesi ancak 1880'li yıllarda gerçekleşti.

Alman sanayicilerinin Osmanlı pazarlarına girme çabaları

Alman sanayicilerinin Yakındoğu pazarlarına sistemli bir biçimde girebilme çabaları, 1880 yılında kurdukları Deutscher Handelsverein (Alman Ticaret Şirketi) ile başladı. Deutscher Handelsverein faaliyete geçmeden önce, Başkan Loehnis, yönetim kurulundan beş kişilik bir heyetle birlikte, şirketin faaliyet alanı olarak saptadığı bölgelere bir gezi düzenledi. Gezi programı Pire, Edirne, İstanbul, Bursa, İzmir, Beyrut, Yafa, Kudüs gibi talep yaratabilecek kentlerden oluşuyordu. Loehnis gezinin sonucunda, incelemelerde bulundukları tüm illerin, Alman ticareti için potansiyel değerlerini irdelediği bir kitap yayımladı. Loehnis kitabında Doğu illerinin iktisadi koşulları üzerinde doğru ve etraflı bilgi sahibi olunmasının, Alman sanayii ve ticareti için taşıdığı önemi vurguluyor ve gezilerini bu amaca yönelik olarak gerçekleştirdiklerini belirtiyordu.[2]

Deutscher Handelsverein etkinlik alanı olarak, Yunanistan ve Osmanlı İmparatorluğu'nu belirledikten sonra, 1882 yılında Pire'de bir teşhir ve satış pavyonu açtı. Şirketin satış elemanları sipariş almak üzere Anadolu ve Suriye'ye gönderildiler. Yerli halka, satılan malların kullanımını öğretmeye yönelik kurslar açılırken, bir yandan da halkın alım gücü artırılmaya çalışılıyordu. İzmir ve civarında şarap üretiminde artış sağlamak ve kaliteyi yükseltmek için, üzüm cinsinin ıslahına yönelik çaba harcandı.[3] Ancak tüm çabalara rağmen başarıya ulaşılamayarak, 1889 yılında Deutscher Handelsverein faaliyetini sona erdirmek zorunda kaldı.

1888 yılına kadar iki ülkenin ticari ilişkilerinin sınırlı kalmasında ulaşım sorunu önemli bir neden olmaya devam etmiştir.

Söz konusu dönemin ticaretinde en ucuz ulaşım denizyolu ile yapılmaktadır. 1884 yılında Kiel ile İstanbul ve 1888 yılında Hamburg ile İzmir arasında Alman armatörlerin başlattıkları seferler başarılı olamamıştır. Bu başarısızlığın ardında, Osmanlı-Alman ticaretinin henüz düzenli deniz seferlerini besleyecek düzeye ulaşamamış olması yatmaktadır. 1889 yılında kurulan Deutsche Levante Linie, öncüllerinin durumuna düşmeyerek düzenli seferlerini devam ettirebilmiştir. Şirketin başarısında, Deutsche Bank'ın yapımına başladığı demiryolu nedeniyle, Osmanlı İmparatorluğu'na bol miktarda demiryolu malzemesi taşınmasının önemli rolü olmuştur.[4] Ayrıca Alman demiryolları, ülkenin çeşitli bölgelerinden Osmanlı İmparatorluğu'na ihraç edilecek malları, Hamburg limanına indirimli bir tarifeyle taşıyarak, düzenli gemi seferlerine destek olmuştur.[5]

1880 yılından, Deutsche Bank'ın demiryolu imtiyazını elde ettiği 1888 yılına kadar geçen sürede, Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'na ihracatı 6,7 milyon mark'tan 11.713.000 mark'a yükselirken, aynı ülkeden ithalatı ise 1,9 milyon mark'tan 2.361.000 mark'a çıkabilmişti.[6] Daha sonraki dönemlerde ise iki ülkenin dış ticaret ilişkilerinde çok hızlı bir gelişme gözlemlenmektedir. Almanya'nın ihracatı 1905 yılında 71 milyon, 1912 yılında 113,2 milyon mark'a, ithalatı ise aynı yıllarda 51,6 milyon ve 77,8 milyon mark'a ulaşmıştır.[7] Nitekim Flaningam Osmanlı ülkesinde Alman ticaretinin gelişimini dört faktöre dayanarak açıklarken, oluşturulan yeni ulaşım olanaklarının altını çiziyor. Ayrıca rakiplerine göre daha ucuz kredi sağlamalarını, mallarını daha ucuza satmaya razı olmalarını ve yerel anlamda tüketicilerle yüz yüze ilişkilere girişmelerini Almanların bu konudaki başarılarının diğer etkenleri olarak irdeliyor.[8]

Alman askeri heyeti Osmanlı ordusunda

Görüldüğü gibi Almanya'nın Osmanlı pazarlarına girebilmesi, Anadolu'da gerçekleştirmeye başladığı demiryolu inşa faaliyetleri ve Osmanlı limanları ile başlattığı düzenli deniz ulaşım seferlerinden sonra gerçekleşmiştir. Ancak incelemeye çalıştığımız 1880-1888 döneminde, Osmanlı-Alman ticareti önemli boyutlara ulaşmamasına rağmen, Alman silah sanayiinin Osmanlı İmparatorluğu'na ihraç ettiği askeri malzemeler istisnai bir gelişme göstermiştir. Silah ticaretindeki bu hızlı gelişme, 1882 yılından itibaren Albay von Kaehler başkanlığındaki Alman Askeri Heyeti'nin Osmanlı ordusunda reform çalışmalarına başlamasının sonuçlarından biridir.

Osmanlı ordusunda görev alan ilk Alman subay, III. Selim devrinde topçu birliklerini denetleyen Albay von Goetze'dir. Goetze dışında, II. Mahmut'un çağrısı üzerine İstanbul'a gelen Moltke'den daha önce söz etmiştik. Sonraki yıllarda da, Osmanlı ordusunda görev alan Prusyalı subaylara rastlanır. Ancak askeri alandaki kurumsal ilişki, Abdülhamit'in teklifine Alman yönetiminin olumlu yanıt vermesiyle başlamıştır.[9] 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nın, Osmanlı İmparatorluğu'nun ağır yenilgisiyle sonuçlanması üzerine, Osmanlı yöneticileri orduda yeni önlemler almayı gerekli görmüşlerdi. Abdülhamit İngiltere ve Fransa'ya karşı duyduğu güvensizlik nedeniyle, bu görevi 1870 Fransa savaşında vurucu gücünü ispatlamış olan Alman ordusundan bir kurmay heyetine vermek istiyordu. Abdülhamit'in 1880 yılının Mayıs ayında, Almanya'dan bir kurmay heyetinin gönderilmesini resmen talep ettiği dönem, Rusya'nın, Üç İmparatorlar Birliği'nden çekildiği günlere rastlamış; bu durum da teklifin Bismarck tarafından kabul

edilmesinde etkili olmuştu. Başbakan Bismarck Alman imparatoruna, Abdülhamit'in ricasını iletirken, bu sayede Osmanlı İmparatorlduğu üzerindeki etkilerinin de artacağı düşüncesini belirtmiştir.[10] Ayrıca Alman silah sanayiinin gereksinimleri de böyle bir teklifi daha cazip hale getirmiştir.

Abdülhamit'in Almanya'dan talep ettiği uzmanlar arasında, askeri personel dışında, üst düzey idari memurlar, hukuk danışmanları gibi sivil görevliler de bulunuyordu. Gerek askeri gerekse sivil uzmanlar için önerilen maaş ve diğer olanakların düzeyi, Osmanlı meslektaşlarına verilenlerin çok üzerindeydi ve bu kişilerin Alman yasalarına tabi olacakları da ayrıca belirtilmişti. Osmanlı yöneticilerinin, hoşnutsuzluk durumunda uygulayabilecekleri tek yaptırım, ilgili uzmanın görevine son vermek olabilecekti. Alman yöneticilerince tartışılan konu ise, daha çok gönderilecek subayların statüleriyle ilgiliydi. Genelkurmay Başkanı Mareşal Baron von Moltke, söz konusu askeri personelin Osmanlı üniforması taşımalarını kabul ediyor, ancak Alman subayı konumlarını korumaları gerektiğini düşünüyordu. Sonuç olarak, 11.4.1882 tarihinde dört subayın gönderileceği resmen açıklanırken, statü sorunu da çözümlenmiş görünüyordu. Söz konusu subaylar üç ay izinli sayılacaklar, üç ay sonra Osmanlı hizmetine girip girmeyeceklerine karar vereceklerdi. Ayrıca, üç sene zarfında, isterlerse Alman ordusuna geri dönebilmeleri garanti edilmişti. Bu koşullarda İstanbul'a gönderilen dört subay, Albay Kaehler, Yüzbaşı Kamphövener, Yüzbaşı von Hobe ve Yüzbaşı Ristow idi. Prusyalı subaylar için Osmanlı ordusundaki görevi cazip kılan etkenler, maaş ve benzeri ödemelerin yüksekliği ile kolay terfi olanaklarıydı. Nitekim Albay Kaehler göreve başlar başlamaz, korgeneral ve padişah yaveri olmuş, 1885 yılında mareşal rütbesine ulaşmıştı. Üç Alman yüzbaşısı da Osmanlı İmparatorluğu'na geldikten hemen sonra albaylığa yükselmişlerdi.[11]

Alman askeri heyetinin Osmanlı ordusunda göreve başlaması, Bismarck'ın Avrupa statükosunu gözeten temkinli politikasını değiştirmemişti. Bu nedenle, Osmanlı yöneticileri Mısır'a müdahale konusunu görüşürlerken, Kaehler'in düşüncelerini açıklamasını onaylamamış; onu siyasi sorunlara bulaşarak, Alman hükümetini güç duruma düşürmemesi konusunda uyarmıştı. Daha sonraki toplantılardaki tavırları Kaehler'in bu uyarıyı oldukça ciddiye aldığını göstermektedir. Mektupları incelendiğinde, Kaehler'in Osmanlı ordusunda yapabilecekleri konusunda hızla umutsuzluğa düştüğü anlaşılmaktadır. Ordunun içinde bulunduğu karmaşa, tembellik, rüşvet ve benzeri olumsuzluklar Kaehler'in mektuplarındaki başlıca temaları oluşturuyordu. Her şeye rağmen Kaehler, Osmanlı ordusunda alınması gereken önlemleri içeren 400 sayfalık bir rapor hazırlamıştı. Rapordan çıkan sonuç, Osmanlı ordusunun Prusya modeli doğrultusunda yeniden yapılanması gerektiği biçimindeydi. Aradan iki yıl geçtikten sonra Kaehler, önerisinin hâlâ ciddiyetle ele alınmadığından yakınıyor, Abdülhamit'in çeşitli taktiklerle kendisini oyaladığını düşünüyordu.[12]

Von der Goltz'un Osmanlı İmparatorluğu'ndaki uzun serüveni ise, Abdülhamit'in 1883 yılında askeri eğitim için bir Alman subayı talep etmesiyle başlamıştı. Goltz, göreve başladığı günlerde Rusya'ya karşı olası bir savaşta Osmanlı ordusundan yararlanma düşüncesinin gerçeklerle bağdaşmadığı sonucuna varmıştı. Zira, Goltz'a göre ortalıkta savaşabilecek bir Osmanlı ordusu yoktu.[13] Goltz Paşa daha sonraki yıllarda böyle bir amaç için, öncelikle Osmanlı ordusunu güçlendirmeleri gerektiği tezini işleyecektir.[14] Ayrıca von der Goltz, bir yandan Osmanlı askeri gücü hakkında hayale

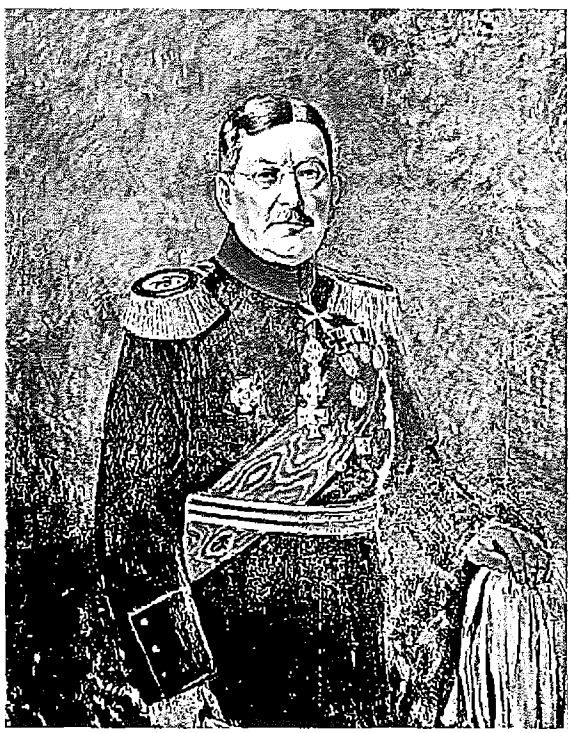
kapılınmaması gerektiğini vurgularken, öte yandan Almanya'nın önderliğinde Avusturya, İtalya ve Osmanlı İmparatorluğu'nun bir Orta Avrupa Birliği oluşturmalarının siyasal açıdan önemini de yadsımıyordu.

1885 yılına gelindiğinde Goltz, Alman subayların Osmanlı ordusunda hiçbir şey başaramadığını belirtiyordu. Goltz'a göre aslında Abdülhamit de, ordunun güçlendirilmesi düşüncesinde samimi değildi. Zira padişah, sürekli olarak kendisine ordu tarafından bir komplo hazırlanacağı kuşkusuyla yaşamaktaydı. "Türk askeri dünyanın en iyi askerlerinden biriydi. Fakat sultan o kadar korkaktı ki, askeri gösterilerde silah ile nişan alınmasını yasak etmişti. Üstelik amcası Abdülaziz'in hal edilmesinde donanmanın oynadığı rolden dolayı savaş gemilerini Haliç'te atıl vaziyette tutmaktaydı."[15] Yine de Goltz, Alman subayların başarısızlıklarında kendilerinden kaynaklanan bazı kusurları da belirtmekten kaçınmıyordu. Bu konudaki başlıca eleştirisi, söz konusu subayların, Prusya sistemini şablon olarak Osmanlı ordusuna uygulamak istemeleri, ülkenin özgül koşullarını hesaba katmamalarıydı.[16]

Bütün bunlara rağmen, 1885 yılında Almanların sözleşmeleri yenilenmişti. Osmanlı ordusuna pek bir katkıları olmadığı Almanların kendileri tarafından bile kabul edilirken, acaba Abdülhamit niçin sözleşmeleri uzatmak için elinden geleni yapmıştı? Avusturya'nın İstanbul'daki askeri temsilcisinin bir açıklaması, bu soruya kısmen yanıt olarak kabul edilebilir. Baron Wladimir Giesl'e göre, Abdülhamit dost ve düşmanlarına Osmanlı İmparatorluğu'nun savaşa hazır olduğu imajını vermeye çalışıyordu. Avusturyalı ataşe, Abdülhamit'in hizmetine aldığı subayları ve onlarla birlikte başlayan büyük miktarlardaki silah alımlarını, Almanya'yla bir ittifak arayışının araçları olarak gördüğünü düşünüyordu.[17]

Von der Goltz, 1886 yılında, bir sene önce ölen Kaehler'in yerine misyon şefliğine atanmıştı. Goltz'un en önemli görevi, ordudaki genç kurmay subayların eğitimiydi. On iki yıllık eğitim sürecinde 4000 sayfadan fazla ders notları hazırlamıştı. Genç subaylarla kurduğu olumlu ilişkiler sayesinde, Osmanlı ordusunda Alman etkisinin artmasında başrolü oynadığı söylenebilir.[18] 1883 yılından itibaren, Alman subayların Osmanlı ordusunda görev almalarının yanı sıra, Osmanlı subayları da eğitim görmek üzere Almanya'ya gönderilmişlerdi. Böylece, Avrupa ülkelerine karşı Almanya ile askeri ilişkilerin yoğunlaştığı mesajı verilmek isteniyordu. Ayrıca, Almanya'da eğitim gören Osmanlı subayları ülkelerine döndüklerinde, Osmanlı ordusundaki Almancı akımın başını çekiyorlardı.[19]

Osmanlı ordusunda Alman askeri heyetinin en büyük başarısı, Alman silah sanayiine Osmanlı pazarının kapısını açmasıydı.



Von der Goltz Paşa.

Alman Krupp firması daha önce de Osmanlı İmparatorluğu'ndan silah siparişi almıştı. Ancak Osmanlı Devleti'ne silah satışı, Vicker-Armstrong ve Schneider Creusot gibi İngiliz ve Fransız şirketlerinin denetimindeydi. Mauser, Loewe ve Krupp gibi Alman silah sanayilerinin rekabet güçlerini artırarak, giderek tekel konumunu kazanmaları, Alman Askeri Heyeti'nin ve özellikle 15 Ocak 1883 tarihinde İstanbul'a gelen Binbaşı von der Goltz'un[20] yoğun ve başarılı çalışmalarının sonucunda gerçekleşti. 1885 yılında, Çanakkale Boğazı'nın tahkimatı için 500 ağır topun Krupp'a sipariş edilmesi, Goltz'un Alman silah endüstrisi için sağladığı ilk büyük başarıydı. 1886 yılının Şubat ayında yine Krupp'tan 426 sahra topu, 60 havan topu alındı. 1886 yılında ayrıca Schichau Tersanesi'ne ısmarlanan torpidolar, 1887'de ise 500.000 tüfek, 50.000 karabina, Alman Askeri Heyeti'nin diğer başarılarıydı. 1888 yılında Almanya'dan satın alınan silahların tutarı 2,2 milyon mark'a ulaşmıştı. 1889 ve 1890 seneleri için bu rakam toplam olarak tam 15,3 milyon mark idi ve bundan böyle Osmanlı Devleti'nin Almanya'dan yaptığı siparişler artarak devam etti. Goltz Paşa, bir Alman topçu subayı Osmanlı İmparatorluğu'na gönderilecek olsa, onun Alman silah tekelleriyle şahsen tanışması için önayak oluyordu. Ludwig Loewe 1893 yılında von der Goltz'u, Alman savaş sanayiine hizmetlerinden dolayı bir miktar hisse senedi ile ödüllendirmişti.[21]

Sonuç olarak; Bismarck döneminde (1871-1890) ekonomik ve siyasi ilişkilerin durgunluğuna rağmen, askeri alanda giderek yoğunlaşacak ilişkilerin temeli atılmıştı. Bundan böyle Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki nüfuz mücadelesinde egemen konumu Osmanlı ordusunun denetimi ve Bağdat Demiryolu sayesinde gerçekleşecekti.[22] Bu süreç Osmanlıların Almanlarla birlikte Dünya Savaşı'na girmesi ve imparatorluğun son bulmasıyla noktalanacaktı.

1871 yılında hizmete giren İstanbul'daki Alman Konsolosluğu'nun 1900 yılında çekilmiş bir fotoğrafı.

1 Hermann Gross, "Die deutsch-türkishen Wirtschaftsbezienhung", *Die Türkei in Europa*, Göttingen, 1979, s. 167.

2 H. Loehnis, *Die wichtigsten Ergebnisse einer Informatiansreise in die Levante*, Leipzig, 1882, s. III, IV.

3 Rıfat Önsoy, *Türk Alman İktisadi Münasebetleri (1871-1914)*, İstanbul, 1982, s. 21.

4 Önsoy, s. 26.

5 Kurt Wiedenfeld, *Die deutsch-türkischen Wirtschaftsbeziehungen und ihre Entwicklungsmöglichkeiten*, Münih ve Leipzig, 1915, s. 8.

6 "Denkschrift zum Deutsch-Türkischen Handelsvertrag von 1890", *Reichstagsdrucksachen*, Nr. 170, 8. Legislaturperiode, 1890-93, s. 127.

7 Kampen, s. 24. Wiedenfeld, s. 11. Osmanlı dış ticaret istatistiklerine göre Almanya'nın Osmanlı Devleti'ne ihracatı 1905 yılında 1.325.294 Osmanlı lirasından, 1911 yılında 5.162.684 Osmanlı lirasına çıkmıştı. Bkz. Celal Aybar, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Muvazenesi, 1878-1913*, Ankara, 1939, s. 28. Ancak Osmanlı istatistiklerinin kullanılmasının sakıncalı olduğunu hemen belirtelim. Bkz. Wiedenfeld, s. 12, 13. İstatistik rakamları imparatorluktan yapılan transit ticareti de içerirken, demiryolu inşaatı için ithal edilen malzemeyi, Düyun-ı Umumiye tekelindeki malları ve daha bir dizi kalemi kapsam dışı bırakmaktadır. Bkz. Şevket Pamuk, "Kapitalist Dünya Ekonomisi ve Osmanlı Dış Ticaretinde Uzun Dönemli Dalgalanmalar", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 1979-1980 Özel Sayısı, s. 184-188. Ayrıntılı bilgi için bkz. Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913)*, Ankara, 1984, s. 139-170. Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'ndaki ekonomik etkinliğinin artışını gösteren bazı sayısal veriler için bkz. Kurt Grunwald, "Penetration Pacifique – The Financial Vehicles of Germany's 'Drang nach Osten'", *Germany and the Middle East 1835-1939*, ed. Jehude L. Wallach, Tel-Aviv, 1975, s. 85-101.

8 M.L. Flaningam, "German Eastward Expansion, Fact and Fiction: A Study in German-Ottoman Trade Relations 1890-1914", *Journal of Central European Affairs*, Vo. XIV, No. 4, Ocak 1955, s. 327.

9 Karl Pröhl, *Die Bedeutung Preussischer Politik in den Phasen der orientalischen* Frage, Frankfurt am Main-Bern-New York, 1986, s. 371.

10 Schöllgen, *Imperialismus...*, s. 33. Bismarck da "Rusya'daki panslavistler, Alman aleyhtarları bize hücum edince, Devlet-i Aliye'nin bekasına ve kıymet-i askeriyesine lakayt kalamayız" diyerek aynı düşüncede olduğunu ima etmiştir. Bkz. Kemal Beydilli, "II. Abdülhamid Devrinde Gelen İlk Alman Askeri Heyeti", *Tarih Dergisi*, Sayı 32, 1979, s. 484.

11 Jehuda Wallach, *Anatomie einer Militaerhilfe*, Düsseldorf, 1976, s. 36, 39, 42, 43.

12 *Age*, s. 45-54.

13 *Age*, s. 56.

14 Kampen, s. 64.

15 Haslip, s. 195.

16 Wallach, s. 57, 58.

17 *Age*, s. 49.

18 *Age*, s. 66. Genç Osmanlı subaylarıyla kurduğu iyi ilişkiler ve yazdıkları konusunda bkz. Zwehl, "Colmar Freiherr v. d. Goltz", *Deutsche Rundschau*, Band CLVI, (Temmuz-Ağustos-Eylül 1913), s. 304, 305. Goltz, Kaehler ve Osmanlı ordusunda görev alan diğer Alman subayların mesleki formasyonları hakkında bkz. Ulrich Trumpener, "German Officers in the Ottoman Empire, 1880-1918: Some Comments on their Backgrounds, Functions, and Accomplishments", *Germany and the Middle East...* içinde, s. 32-35.

19 Ortaylı, s. 67, 68; Wallach, s. 60, 61.

20 Colmar Freiherr von der Goltz, *Denkwürdigkeiten*, bearbeitet und herausgeg. von der Goltz Friedrich Freiherr und Wolfgang Förster, Berlin, 1929, s. 108.

21 Lothar Rathmann, *Berlin-Bağdat, Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*, haz. Ragıp Zarakolu, İstanbul, 1982, s. 31-33.

22 H.S.W. Corrigan, "German-Turkish Relations and the Outbreak of War in 1914: A Re-Assessment", *Past and Present*, No. 36 (Nisan 1967), s. 144. Ayrıca bkz. Howard M. Sachar, *The Emergence of the Middle East 1914-1924*, New York, 1969, s. 10, 11

8

HAYDARPAŞA-ANKARA HATTI

Büyük devletler arasında demiryolu inşaatı bakımından en fazla Almanya'ya itimat edebiliriz. Çünkü onun için ehemmiyetli olan, işin sadece iktisadî ve malî cephesidir.

Sultan II. Abdülhamit

Deutsche Bank'ın başvuru süreci

Deutsche Bank'ın İzmir-Ankara demiryolu imtiyazını elde etmesinde, önceki bölümün sonunda sözü edilen silah alışverişlerinden birinin önemli rolü olmuştu. Aynı zamanda Mauser firmasının[1] satış müdürü olan, Württembergische Vereinsbank müdürü Alfred Kaulla, 1897 yılından beri İstanbul'da önemli miktarda bir silah alışverişi için görüşmeler yapmaktaydı.[2] Bu süreç içinde Osmanlı Demiryolları Genel Müdürü Wilhelm von Pressel ile tanıştı. Pressel yıllardır Almanya, İngiltere, Fransa ve İtalya'da Osmanlı İmparatorluğu için hazırladığı demiryolu projesine finansman sağlamak amacıyla güçlü mali kuruluşlara başvuruyor, ancak bir sonuç elde edemiyordu. Wilhelm von Pressel, Kaulla'ya kendi projesini ve Babıâli'ye bu konudaki başvuruları ayrıntılarıyla anlatmış ve onu bu konuda Osmanlı yöneticileriyle müzakerelere başlaması için ikna etmişti.[3]

1870'li yılların ortalarından itibaren Sultan Abdülaziz, Wilhelm von Pressel'i, Alman sermayesinin desteğini sağlaması doğrultusunda, elinden geleni yapması için teşvik etmişti.[4] Abdülhamit de bu konuda amcası Abdülaziz'in politikasını sürdürmüştü. Abdülhamit'in İngiliz ve Fransızlara duyduğu güvensizlik, onların yaptıkları demiryolu imtiyaz başvurularını reddetmesine neden oluyordu. Padişah bu ülkelerin demiryolu bölgelerini kendi etki alanlarına dönüştürmek için kullanacaklarını düşünüyordu.[5] Bu nedenle demiryolu imtiyazları konusunda Almanları tecih ediyordu.

Pressel'in ilk başvurduğu kişiler arasında Deutsche Bank Genel Müdürü Georg von Siemens de vardı. Ancak o dönemde Alman resmi politikasındaki Osmanlı İmparatorluğu'na karşı takınılan mesafeli tutum paralelinde, Siemens projeye fazla ilgi göstermemişti. Siemens bu konuda aracılık etmek isteyen bir yakınına gönderdiği mektupta, bu tür yatırımların Deutsche Bank'ın ilgi alanı dışında kaldığını, ayrıca politik koşulların Osmanlı İmparatorluğu'nda yatırım yapmak için elverişli olmadığını yazıyordu. Siemens 23 Mart 1888 tarihinde, konuyla ilgilenen başka dostu Dr. C. Th. Coch'a verdiği yanıtta da, bankaların ancak kamuoyunun eğilimleri doğrultusunda yatırım yaparlarsa başarılı olabileceğini belirterek benzer bir yaklaşım sergiliyordu.[6]

1882-1900 yılları arasında Württembergische Verinsbank yönetim kurulu üyesi ve Mauser firmasının satış müdürü Alfred Kaulla.

16 Mayıs 1888 tarihinde Alfred Kaulla'nın Siemens'e yazdığı mektup, bu sefer etkili olmuş, Siemens'i Anadolu'da yapılacak demiryolları konusunda isteklendirmişti. Kaulla mektubunda, imtiyazın yaklaşık 6000 kilometrelik bir demiryolu inşaatıyla ilgili olduğunu ve kesinlikle bir Alman grubuna verilmek istendiğini belirtiyordu. Bu mektuptan sonra Siemens ile Kaulla arasında Anadolu Demiryolları ile ilgili olarak çeşitli görüşmeler yapılmış ve Siemens 9 Ağustos 1888 tarihinde Kaulla'ya imtiyaz girişiminde bulunmayı kabul ettiğini bildirmişti.[7]

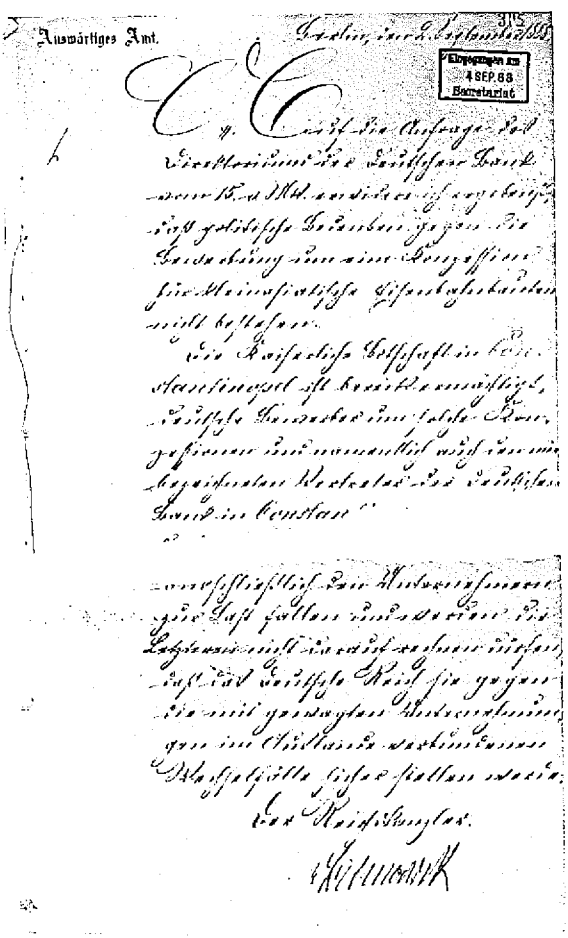
Siemens'in bu kararında Kaulla'nın ikna edici söylemi etkili olmuştu. Kaulla padişahın demiryolları konusundaki ciddiyeti ve vermeyi kabul ettiği ayrıcalıklar üzerine ayrıntılı açıklamalarda bulunmuştu. Ayrıca Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin, Osmanlı İmparatorluğu tarafından ödenecek kilometre garantilerine kefil olması, Siemens için önemli bir faktördü. Ancak Siemens daha 23 Mart tarihli mektubunda, Anadolu Demiryolları konusunda, kesin olarak olumsuz bir tavır sergilemişti. 9 Ağustos günü ise olumlu yöndeki kararını bildiriyordu. Bu kadar kısa bir sürede Siemens'in kararını değiştirmeye yol açan temel neden henüz konunun uzmanları tarafından ortaya çıkarılamamıştır.

Siemens imtiyaz için girişimde bulunmadan evvel, 15 Ağustos 1888 tarihinde, Dışişleri Bakanlığı'na başvurarak, bakanlığın bu konudaki tavrını öğrenmek istiyordu. Genel müdür Dışişleri Bakanlığı'na, imtiyaz talebinin herhangi bir politik sakınca taşıyıp taşımadığını soruyor ve görüşmeleri sürdürmekle yetkili Kualla'nın İstanbul'daki Alman Büyükelçiliği tarafından desteklenmesini rica ediyordu.[8] Siemens ayrıca Dışişleri Bakanlığı'na yapmak istedikleri demiryolu inşaatı hakkında bilgi veriyordu. İzmit-Ankara hattının, kilometre inşa maliyeti yaklaşık olarak 100.000 mark tutuyordu. Osmanlı hükümeti kilometre başına 14.400 mark brüt gelir garantisi vermeye hazır olduğunu bildirmişti. Siemens garanti ödemelerinin, demiryolu güzergâhı üzerindeki bölgelerden, Düyun-ı Umumiye İdaresi kanalıyla toplanacak olan âşâr vergisince karşılanacağını belirterek, işletme masraflarının kilometre başına 4000 mark tutacağını, bu durumda 10.000 mark üzerinde bir kâr garantisi beklediklerini ilave ediyordu.[9]

Dışişleri Bakanlığı'nın cevabı 2 Eylül 1888 tarihinde gelmişti. Bakanlık, Deutsche Bank'ın Anadolu Demiryolları için imtiyaz talebinde bulunmasında herhangi bir sakınca görmüyordu. Ayrıca, İstanbul'daki konsolosluk görevlilerinin Deutsche Bank yöneticilerine gerekli desteği sağlamaları konusunda bilgilendirildikleri belirtiliyordu. Ancak, yanıtta, Osmanlı topraklarında yatırım yapmanın yasal mevzuatın yetersizliği, iç ve dış koşulların yarattığı güvensiz ortam gibi

nedenlerle önemli rizikolar içerdiği vurgulanıyordu. Dışişleri Bakanlığı'nca bu gibi tehlikeler karşısında, Alman İmparatorluğu'nun herhangi bir desteğinin söz konusu olmayacağı, rizikolar karşısında sorumluluğun bütünüyle Alman müteşebbislere ait olacağı açık bir biçimde belirtiliyordu.[10]

Dışişleri Bakanlığı'nın yanıtı Almanya'nın Osmanlı politikasındaki geçiş döneminin izlerini taşıyordu. Bakanlık Deutsche Bank'a Anadolu'daki girişimleri konusunda karşı çıkmıyor, üstelik imtiyazın elde edilme sürecinde desteğini esirgemiyordu. Ancak bu noktadan sonra, karşılaşılacak güçlüklerin aşılmasında, bakanlık tarafından herhangi bir yardım vaat edilmiyordu.[11]


Auswärtiges Amt.

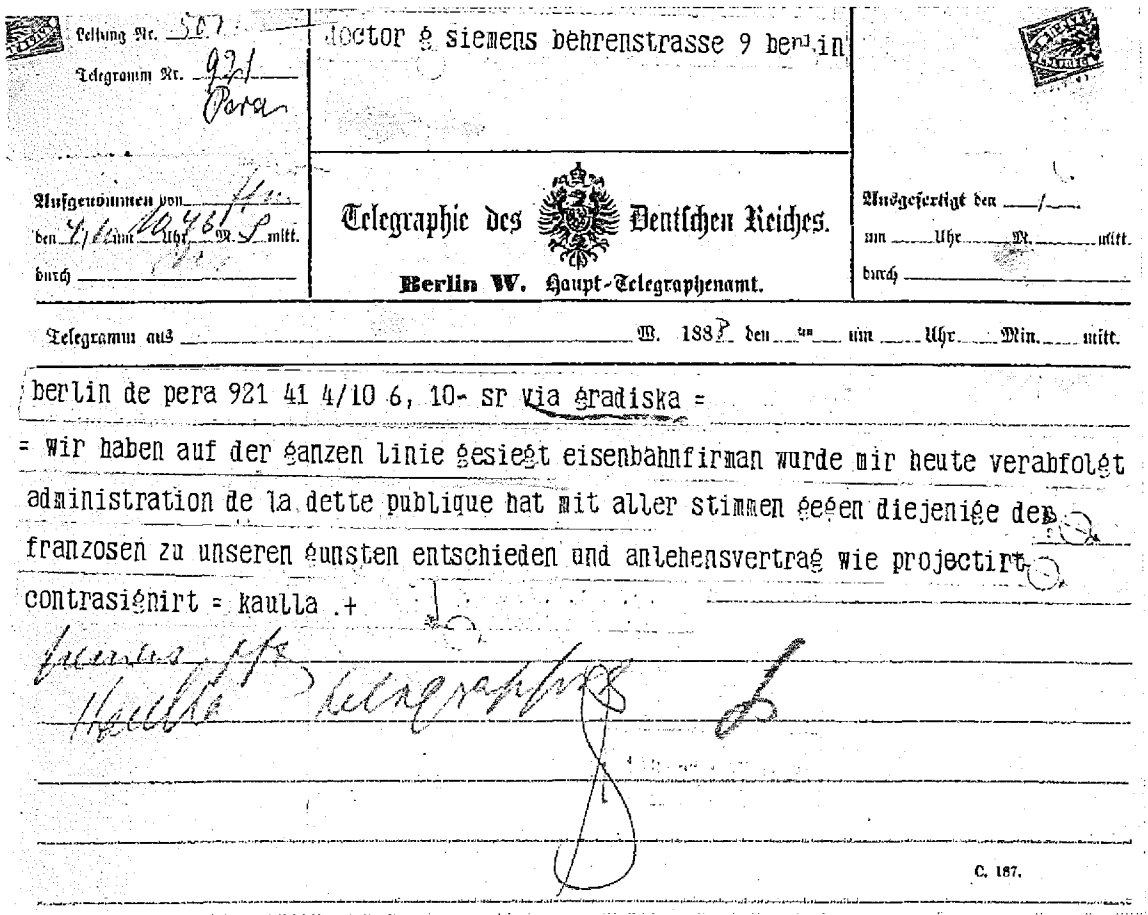
Bismarck'ın 2 Eylül 1888 tarihinde Deutsche Bank'a yazdığı mektup.

Ankara Demiryolu'nun yapım süreci

İmtiyaz sözleşmesinin içeriği

20 Ağustos 1888 tarihinde Alfred Kaulla Berlin'deki Osmanlı sefirine, Deutsche Bank'ın temsilcisi olarak imtiyaz talebinde bulunmak üzere İstanbul'a hareket edeceğini bildirmişti.[12] Sonuç olarak Alman Dışişleri Bakanlığı'nın onayından hemen sonra, 4 Ekim 1888 tarihinde, Osmanlı hükümeti ile Deutsche Bank arasında imtiyaz sözleşmesi imzalandı. Bu kadar kısa sürede, taraflar arasında anlaşma sağlanmasında, Deutsche Bank'ın %5 gibi düşük bir faiz haddi ile, Osmanlı Devleti'ne 30 milyon mark kredi açmasının önemli rolü olmuştu.[13] Zira daha kısa bir süre önce Osmanlı Bankası Babıâli'nin borç talebini reddetmiş bulunuyordu. Verilen kredinin önemli bir bölümü, Osmanlı Devleti'nin Almanya'ya yaptığı silah siparişinde kullanılmıştı. Böylece Kaulla bir taşla iki kuş vurmuş oluyordu.

Sözleşme 486 kilometrelik İzmit-Eskişehir-Ankara hattının inşa ve işletme koşullarını belirliyordu. İmtiyaz anlaşmasıyla birlikte, Haydarpaşa-İzmit hattı da 6 milyon frank karşılığında Deutsche Bank'a devrediliyordu.[14] Oysa bilindiği gibi Haydarpaşa-İzmit hattı 1880 yılında İngiliz firmasına kiralanmıştı. Bu hattın imtiyazının Deutsche Bank'a verilmesi İngiliz şirketi ile Babıâli arasında dava konusu olacak ve İngilizler bu konuda basın dahil çeşitli araçlarla Osmanlı yöneticilerinin üzerine gideceklerdi. Örneğin 11 Ocak 1889 tarihinde *Financial News* gazetesi Osmanlıların hattı Almanlara devrederek hukuku çiğnediklerini yazmıştı. Zira gazeteye göre, Osmanlılar yaptıkları sözleşmede hattın uzatılması imtiyazının öncelik hakkını İngilizlere verdikleri halde, imtiyazı sorgusuz sualsiz Deutsche Bank'a devretmiş-



Leitung Nr. 507
Telegramm Nr. 921
Pera

doctor g siemens behrenstrasse 9 berlin

Aufgenommen von
den 4/10 um 10.46 Uhr M. S mitt.
durch

Telegraphie des Deutschen Reiches.
Berlin W. Haupt-Telegraphenamt.

Ausgefertigt den
um Uhr M. mitt.
durch

Telegramm aus W. 1888 den um Uhr Min. mitt.

berlin de pera 921 41 4/10 6, 10- sr via gradiska =
= wir haben auf der ganzen linie gesiegt eisenbahnfirman wurde mir heute verabfolgt
administration de la dette publique hat mit aller stimmen gegen diejenige der
franzosen zu unseren gunsten entschieden und anlehensvertrag wie projectirt
contrasignirt = kaulla .+

C. 187.

Kaulla'nın sözleşmenin imzalandığını müjdeleyen 4 Ekim 1888 tarihli telgrafı.

lerdi.[15] Nihayet 1 Ağustos 1894 tarihli bir Osmanlı belgesinde İngiliz şirkete ödenecek tazminat konusunda "bir hüsn-i neticeye" yaklaşıldığı belirtiliyor.[16] Sonuç olarak uzun görüşmelerin ardından Babıâli'nin ödeyeceği tazminat tutarı konusunda bir uzlaşmaya varılmıştı.

Ankara hattının imtiyazı 99 sene için verilmiş, yapım süresi üç yıl olarak saptanmıştı. Kilometre garantisi daha önce yapımı devletçe gerçekleştirilen Haydarpaşa-İzmit hattı için 10.300 frank olarak belirlenmişti. Osmanlı hükümeti sözleşmenin 29. maddesi gereği yeni yapılacak İzmit-Ankara hattına ise kilometre başına 15.000 frank garanti ödemesinde bulunmayı kabul ediyordu. Buna karşılık işletme gelirleri 15.000 frankı geçtiği takdirde bunun %25'i Osmanlı hazinesine aktarılacaktı. Böylece, Deutsche Bank'ın kuracağı demiryolu şirketi, daha başlangıçta, belirtilen miktarlardaki kazancı garantilemiş oluyordu. Çünkü işletme kârlarının bu düzeylere erişemediği yıllarda, Osmanlı Devleti açığı kapatmakla yükümlü kılınmıştı. Demiryolu şirketine ayrıca, döşenecek hatların her iki yanından, yirmişer kilometrelik bir alan içinde, maden arama ve ağaç kesme hakkı tanınıyordu. Garanti ödemeleri için, hatların geçeceği İzmir, Ertuğrul [Bilecik], Kütahya ve Ankara sancaklarının âşâr gelirleri karşılık gösterilmişti. Söz konusu vergilerin toplanarak, Demiryolu İdaresi'ne ulaştırılmasında Düyun-ı Umumiye Konseyi aracılık yapacaktı.[17]

اذميد تيمور يولك انقره‌يه قدر تمديدى ايچون فى ٢٣ محرم سنه ١٣٠٦

تاريخيله شرفتسطير بيوريلان فرمان عالى صورتى‌در

اذميد تيمور يولك انقره‌يه قدر تمديدى ايچون امتياز اعطاسنه دائر ستوتقارده وور تبركس فرانسى بانق ديركتورى اولوب برليندەكى دائيچه بانق ايله هيئت صرافيه‌سى نام وحسابنه حركت ايدن موسيو الفرد قاوولا طرفندن وقوعبولان استدعا اوزرينه قرارلشديريلان شرائطى حاوى تنظيم اولنان مقاوله نامه وشرطنامه امور تجارت وكانه نظارتجه‌دن باب عاليزه ارسال اولنميله اولبابده مخصوصاً تشكيل قلنان قومسيونجه قلم الثانى مضبطه ايله برابر مجلس مخصوص وكلاى فخامتلو لدى‌المطالعه مذكور مقاوله‌نامه‌نك مواد اساسيه‌سى اذميد خطنك مدت مديه‌سى ظرفنده انقره‌يه قدر تمديدنه خطنك كچه‌جكى سنجاقلر واردات عشريه‌سندن تيمور يولك حاصلات غير صافيه‌سنك سنوى كيلومترو باشنه اون بشيك فرانقه ابلاغى تأمين اولنمق واون بش بيك فرانقدن فضله‌سنك يوزده يكرمى بشى خزينهٔ جليله‌ء ماليه‌مه عائد اولمق وحيدر پاشادن ازميده قدر موجود اولان خط ايله ادوات ثابته ومحركه‌سى وتأسيسات ومتفرعات ومشتملاتنك وازميدلك ايلروسنده موجود عمليات ايله واقع اولمقلرى اراضينك دور وتسليمنده يولكز مقابل حكومت سنيه‌مه الى مليون فرانق ويرلمك وحيدر پاشادن اذميده قدر محمد خطنك سنوى كيلومترو باشنه حاصلات غير صافيه‌سى اون بيك ارچيوز فرانقه ابلاغ قلنمق ومذكور حيدر پاشا خطنك اسكداره قدر تمديدى واسكدارك مبدأ خط اتخاذى لزومى اصحاب امتيازجه تحقق ايلديكى حالده حكومت سنيه‌مه ايله بالمذاكره خط مذكورك اسكداره قدر تمديدنه وخط اسليدن بدأ ايله برى كوتاهيه ودېكرى بروسه‌يه قدر محمد اولمق وطرف حكومت سنيه‌مدن بركونا تأمينات درعهده اولنيوب قبل‌الانشا خريطه ولايحه‌لرى حكومت سنيه‌مه اعطا وتبليغ ايله عيناً ويا تعديلاً تصديق قلنمق اوزره ايكى شعبه انشاسنه صلاحيتلرى واقترضدن ايلرو تمديد خطلرى انشا وايشلەسى ايچون شرائط متساويه ايله حق رجحانلرى اولمق خصوصاتيله

FIRMAN IMPÉRIAL

DE CONCESSION

DE LA SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER OTTOMAN D'ANATOLIE.

A la suite de la demande adressée par Monsieur Alfred Kaulla, Directeur de la *Württembergische Vereins Bank* de Stuttgart, agissant au nom et pour compte de la *Deutsche Bank* de Berlin et de son groupe, en vue d'obtenir la concession du prolongement de la ligne d'Ismidt jusqu'à Angora, une Convention et un Cahier des charges, contenant les conditions arrêtées avaient été préparés par Notre Ministère du Commerce et des Travaux Publics et envoyés à Notre Sublime-Porte. Mon Conseil des Ministres ayant pris connaissance des dits actes ainsi que du rapport dressé à cet égard par la commission formée *ad hoc*, il résulte des conditions principales de cette Convention que:

La ligne d'Ismidt sera, dans un délai déterminé, prolongée jusqu'à Angora, que les recettes brutes kilométriques de cette ligne seront assurées jusqu'à concurrence de 15,000 francs par an, par le produit des dîmes des sandjaks traversés par la ligne, que le 25 % de tout excédant au delà de 15,000 francs reviendront à Mon Trésor Impérial; que contre la remise de la ligne existante de Haïdar-Pacha à Ismidt, avec son matériel fixe et roulant, ses installations, dépendances et accessoires, ainsi que des travaux existant au delà d'Ismidt, avec les terrains sur lesquels ils sont situés, il sera versé 6,000,000 de francs à Mon Gouvernement Impérial; que pour la ligne de Haïdar-Pacha à Ismidt les recettes brutes kilométriques annuelles seront parfaites jusqu'à concurrence de 10,300 francs; que dans le cas où les concessionnaires reconnaîtraient la nécessité de prolonger la ligne de Haïdar-Pacha jusqu'à Scutari, et d'y établir la tête de la ligne, ils auront la faculté de prolonger la dite ligne jusqu'à Scutari, après entente avec Mon Gouvernement Impérial; ils auront également la faculté de construire deux embranchements se détachant de la ligne principale pour aboutir l'un à Kutahia et l'autre à Brousse, sans que Mon Gouvernement Impérial assume aucune garantie pour ces deux embranchements, et à la condition pour eux d'en présenter, avant de procéder à la construction, les plans et projets à Mon Gouvernement Impérial qui les approuvera tels quels ou après les avoir modifiés;

Osmanlıca ve Fransızca olarak hazırlanmış olan İzmit-Ankara hattı imtiyaz sözleşmesi.

Finansman sorunu; "Anadolu Demiryolu Şirketi" ve "Anadolu Demiryolları İnşa Şirketi"nin kuruluşu

Siemens ve Kaulla demiryolunun finansmanına yabancı sermaye katılımı için yoğun bir çaba sarf ettiler. Siemens, Caillard'ı aracı olarak kullanarak İngiliz mali çevreleri; Kaulla ise İtalyan bankerleri ile bir dizi görüşme yaptı. Ancak bu görüşmeler sonuçsuz kalmış, İngiliz ve İtalyan sermayesinin katılımı sağlanamamıştı. İngilizler, imtiyazı elde etme sürecinde Deutsche Bank'a dolaylı bir destek sağlamışlardı. Caillard, Abdülhamit'in imtiyazı hiçbir şekilde İngilizlere vermeyeceğini anlayınca yolu Almanlara açmak için geri çekilmişti. Daha sonra da Anadolu Demiryolu Kumpanyası'nın yönetiminde yer almıştı. İngiliz diplomatların amaçları, Anadolu'da demiryolu yapım hakkını asıl rakipleri Fransızlara kaptırmamaktı. Ayrıca o dönemde başlıca rakipleri Rusya'ya karşı sahneye yeni oyuncuların girmesi reel politika açısından faydalı görünmüştü.[18] Ancak sıra projenin finansmanı için kaynak aramaya geldiğinde, İngilizler desteklerini sürdürmeye yanaşmadılar. Son olarak Fransız sermayesi denetimindeki Osmanlı Bankası da demiryoluna ortak olmayı kabul etmeyince, Deutsche Bank'ın inşaatı sadece Alman sermayesi ile tamamlamak zorunda olduğu ortaya çıkmıştı.

İzmit-Ankara hattını gerçekleştirecek olan konsorsiyumda Deutsche Bank dışında, merkezi Frankfurt'ta bulunan Deutsche Ver-

Anadolu Demiryolu Şirketi'nin 1889-1897 yılları arasında genel müdürlüğü görevini yürüten Otto von Kühlmann.

einsbank ile Württembergische Vereinsbank bulunuyordu. Anadolu Demiryollarının gerçekleştirilmesi amacıyla 23 Mart 1889 tarihinde, "Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie" (Anatolische Eisenbahngesellschaft, Anadolu Demiryolu Şirketi) adlı bir anonim şirketi oluşturularak, genel müdürlüğüne Otto von Kühlmann getirildi. Otto von Kühlmann, Baron Hirsch'in inşa ettiği Rumeli Demiryollarında işletme müdürlüğü yapmış ve Babıâli'nin güvenini kazanmış olan bir yöneticiydi.[19]

Şirketin sermayesi, %60'ı ödenmiş olmak üzere, 45 milyon franklık (36.720.000 mark) hisse senetlerinden oluşuyordu.[20] Şirket, 500'er frank olarak düzenlemiş olduğu bu hisse senetlerini, bir süre satışa çıkarmamayı düşünüyordu. Georg von Siemens böylece kamuoyunun güvenini kazanmayı amaçladıklarını belirtiyordu. Başlangıçta gereksinim duyulan para, piyasaya sürülecek tahvillerle sağlanacaktı. Demiryolu inşa maliyeti, Haydarpaşa-İzmit hattının yenilenme masraflarıyla birlikte 70 milyon frank olarak hesaplanmıştı. Raylar, lokomotifler gibi gerekli demiryolu malzemesiyle birlikte sermaye gereksinimi 100 milyon franka ulaşıyordu. Gerekli tutarı elde etmek amacıyla, 80 milyon franklık 1. seri tahvil, başta Almanya olmak üzere birçok ülkede piyasaya sürüldü.[21]

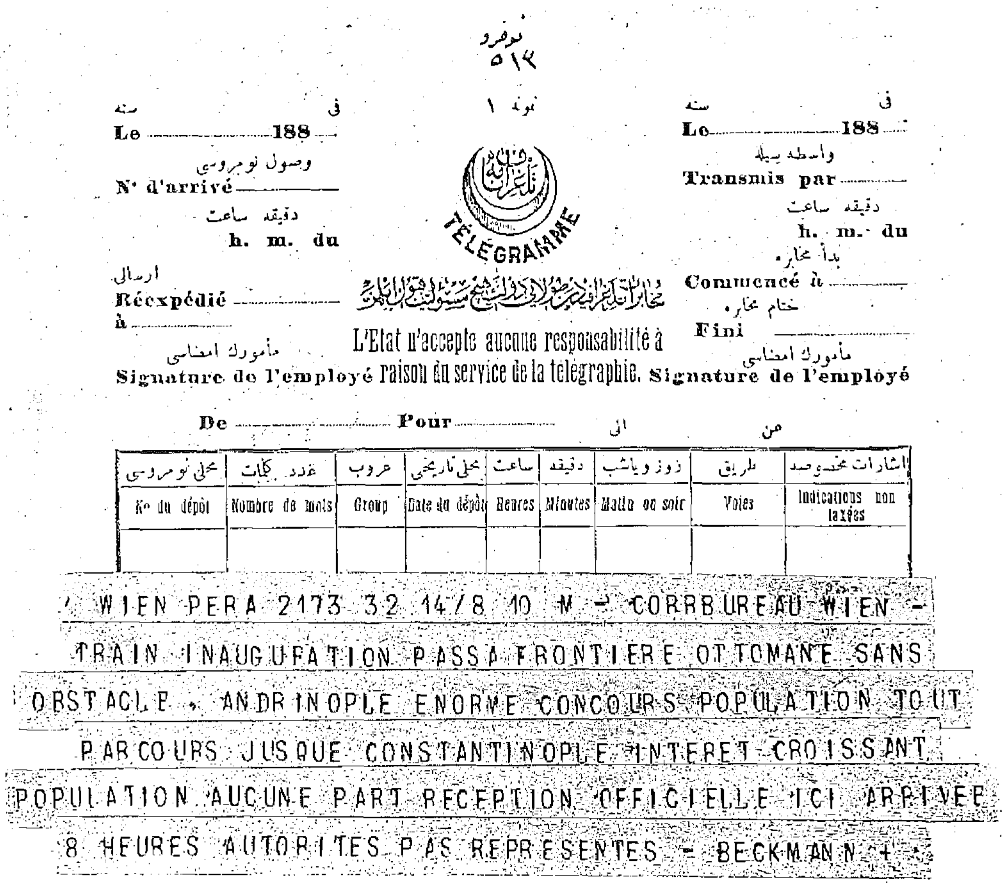
Alfred Kaulla, İzmir-Ankara demiryolunun İnşaat İşleri Müdürlüğü'ne Graf Vitali şirketinin deneyimli şef mühendisi Otto Kapp'ı öneriyordu. Otto Kapp, Belgrad-İstanbul demiryolunun en zor bölgesi olan Niş-Pirot hattında, bölüm şefliği görevini başarıyla yürütmüştü. Kaulla'nın önerisi Siemens tarafından olumlu karşılanınca, Kapp ile kısa sürede anlaşmaya varıldı. Bu arada Graf Vitali inşaat şirketi, Deutsche Bank'ın gerçekleştireceği demiryolunun inşa sorumluluğunu bütünüyle üstlenmeye hazır olduğunu bildirmişti. Zaten Siemens de arazinin

İzmit-Ankara İnşaat Şirketi'nin 1889-1894 yılları arasında genel müdürlüğü görevini yürüten Otto Kap.

Anadolu Demiryolu Şirketi'nin 1894 yılına ait hisse senedi.

demiryolu yapımına elverişli olmamasından dolayı, inşaat işini tecrübeli bir Fransız ya da İngiliz şirketine vermeyi düşünmekteydi. Ancak Siemens aynı zamanda, Anadolu'daki bu ilk demiryolu yapımında bir Alman şirketinin de görev almasını arzu ediyordu.[22] Bu nedenle Alman Philipp Holzmann şirketinin de Vitali'nin "Régie générale des Chemins de fer" adlı Fransız şirketi ile birlikte demiryolu inşa çalışmalarına katılmasına karar verildi. Vitali ve Holzmann şirketleri İzmit-Ankara hattını döşeyebilmek amacıyla, "Gesellschaft für den Bau der Anatolischen Bahnen" (Anadolu Demiryolları İnşa Şirketi) adlı şirketi oluşturdular. Philipp Holzmann inşaat şirketi Ankara hattının yapımına katılmakla, daha sonra yine Deutsche Bank tarafından yapılacak olan Ankara-Konya ve Bağdat hatlarının döşenmesi için tecrübe kazanmış oluyordu.[23]

Mesleğinde uzman bir kişi olarak tanınan Graf Vitali ile anlaşma 23 Mart 1889 tarihinde imzalanmıştı. Oluşturulan yeni anonim şirketin sermayesi 4,5 milyon mark, merkezi ise Frankfurt/Main idi. Dört buçuk milyon mark'lık sermaye, her biri 1000 mark olan 4500 hisse senedinden meydana geliyordu.[24] Şirketin yönetim kuruluna Düyun-ı Umumiye Konseyi'nin İngiliz temsilcisi Caillard da alınmıştı. Böylece şirket ile Düyun-ı Umumiye ilişkilerinin olumlu bir biçimde sürdürülmesi amaçlanmıştı. Ayrıca Osmanlı yönetimiyle çıkabilecek pürüzlerde de konseyin desteği sağlanmış olacaktı. Caillard'ın Anadolu Demiryolları İnşa Şirketi'ne yaptığı hizmetler, Düyun-ı Umumiye idaresinin Osmanlı İmparatorluğu'nda yatırım yapan Avrupa sermayesi ile iç içe geçtiğinin somut bir örneğini oluşturdu.[25]


Le .... 188 ..

N° d'arrivé ....

h. m. du

Réexpédié ....

à ....

Signature de l'employé

TÉLÉGRAMME

L'Etat n'accepte aucune responsabilité à raison du service de la télégraphie.

Le .... 188 ..

Transmis par ....

h. m. du

Commencé à ....

Fini ....

Signature de l'employé

De .... Pour ....

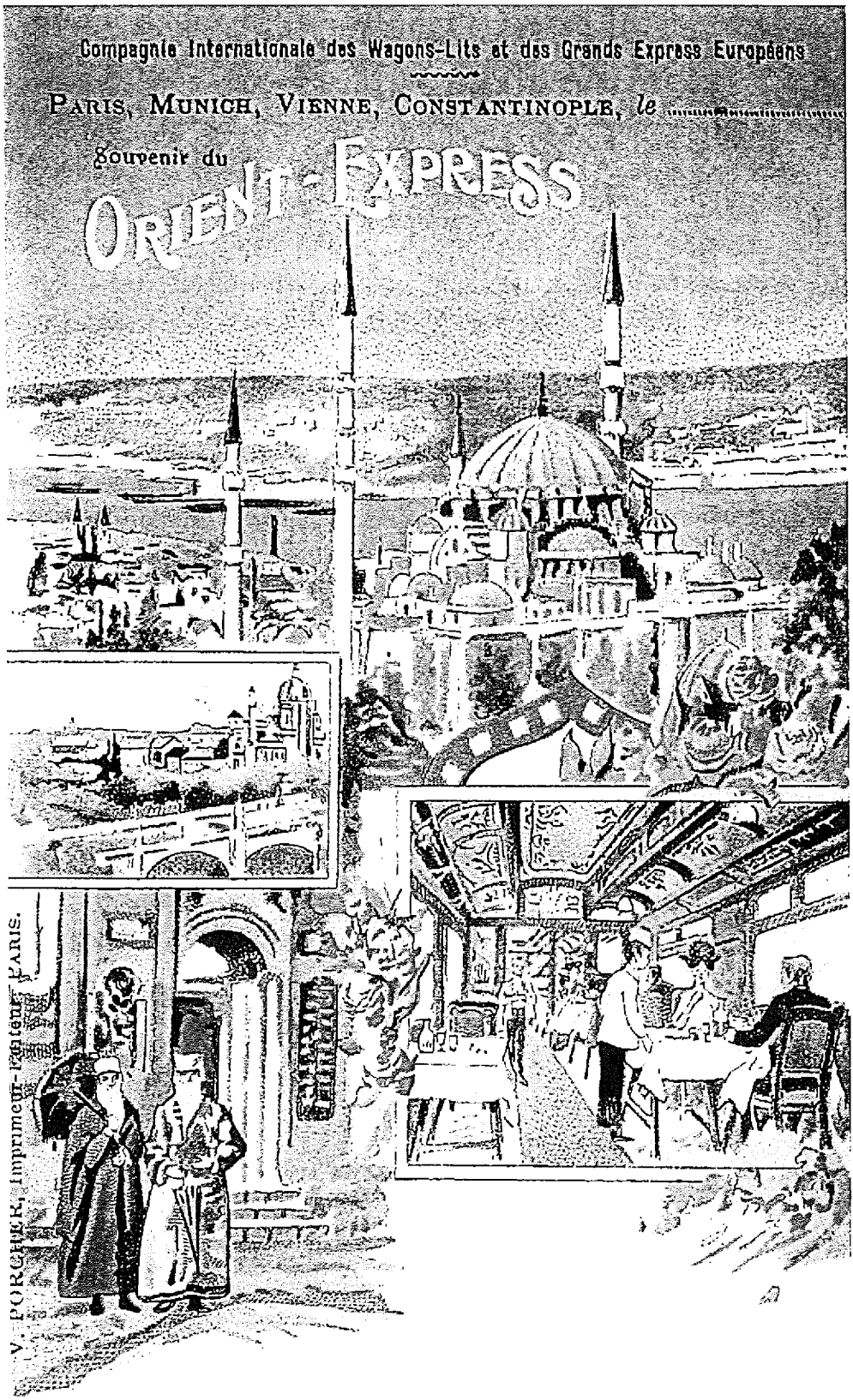
N° du dépôt	Nombre de mots	Group	Date du dépôt	Heures	Minutes	Matin ou soir	Voies	Indications non taxées

WIEN PERA 2173 32 14/8 10 M = CORRBUREAU WIEN =
TRAIN INAUGURATION PASSA FRONTIERE OTTOMANE SANS
OBSTACLE . ANDRINOPLE ENORME CONCOURS POPULATION TOUT
PARCOURS JUSQUE CONSTANTINOPLE INTERET CROISSANT
POPULATION AUCUNE PART RECEPTION OFFICIELLE ICI ARRIVEE
8 HEURES AUTORITES PAS REPRESENTES = BECKMANN +

Şark Ekspresi ilk kez Osmanlı sınırlarına girdikten sonra İstanbul'a kadar meskûn mahallerdeki binlerce insan, katarları görebilmek için toplanarak sevinç gösterilerinde bulunmuştu. Beckmann'dan Fremdenblatt, Extra Blatt *ve* Deutsche Zeitung *gazetelerine,* B.O.A., *Y. PRK. PT, 3/104.*

Deutsche Bank yeni imtiyazlar elde ediyor

1889 yılında, Deutsche Bank önderliğindeki konsorsiyuma Wiener Bankverein da katıldı. Konsorsiyum yeni bir hamle yaparak, Baron Hirsch'in imparatorluğun Avrupa topraklarında gerçekleştirdiği demiryollarının denetimini ele geçirdi.[26] Hirsch'in 100.000 hisse senedinden 88.000'i konsorsiyum tarafından satın alınmıştı. Deutsche Bank'ın, söz konusu İstanbul-Edirne-Filibe-Bellova hattını ele geçirmesi, Anadolu'da inşa edeceği demiryolları açısından çok büyük önem taşıyordu. Zira daha sonra Orient Express ya da Şark Ekspresi olarak ünlenecek olan trenin 4 Ekim 1888 tarihinde İstanbul'a ulaşmasıyla, Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti, Avrupa'nın önemli kentleriyle demiryolu bağlantısına kavuşmuştu. Çeşitli macera romanları ve filmlere konu olacak olan bu trenin ilk yolcuları arasında birçok ünlü şahsiyet bulunmaktaydı. Belçika Bayındırlık Bakanı M. Ohlin, daha sonra İstanbul üzerine bir kitap kaleme alacak olan edebiyatçı Edmond About ve Abdülhamit ile röportaj yapmayı başarmış ilk yabancı gazeteci olan Henry Stefan Opper de Blowitz bunlardan birkaçıydı.[27] Sonraki seferlerinde Şark Ekspresi önemli kişileri İstanbul'a taşımaya

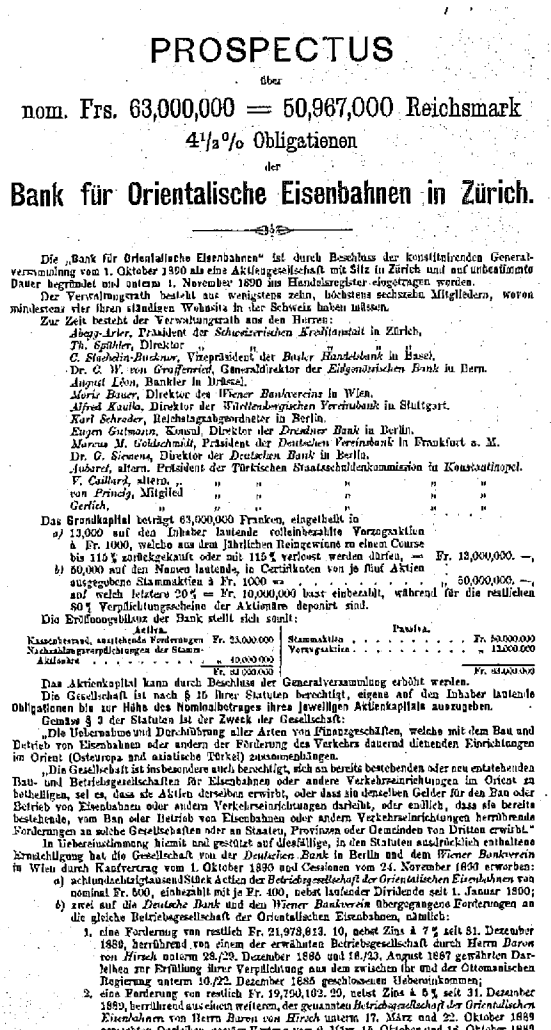


Şark Ekspresi yolcuları için hazırlanmış bir hatıra kartı.

devam etmiştir. Örneğin 14 Ağustos 1888 tarihinde, Paris-Viyana Ekspresi'nin saat 8.15'te[28] Sirkeci istasyonuna inen ilk yolcuları arasında Paris, Peşte ve Viyana'dan gazete muhabirleri, *Levant Herald* ve *İstanbul* gazeteleri sahipleri, Filibe belediye reisi, Bulgaristan gümrük müdürü, Macaristan şimendüfer komiseri gibi değişik mesleklerden yolcular bulunmaktaydı.[29]

Böylece Avrupa-İstanbul bağlantısını elde eden Deutsche Bank, hattı imparatorluğun Asya topraklarına daha büyük bir şevkle uzatacaktı. Deutsche Bank önderliğindeki konsorsiyum, yine Kaulla'nın Osmanlı yöneticileri ile yaptığı görüşmeler sonucu, Selanik-Manastır arasında 219 kilometrelik yeni bir demiryolu imtiyazı elde etti. İmtiyaz sözleşmesi 28 Ekim 1890 tarihinde imzalandı. Sözleşmeye göre, imtiyaz 99 yıllık bir süreyi kapsıyor ve Osmanlı hükümeti 14.300 franklık kilometre garantisi ödemeyi taahhüt ediyordu. Garanti ödemeleri Düyun-ı Umumiye İdaresi kanalıyla, Selanik ve Manastır sancaklarının âşâr gelirinden karşılanacaktı.

Böylelikle 1888 yılına kadar Osmanlı İmparatorluğu'nda tek bir kilometre demiryolu hattına sahip olmayan Almanya, 1890 senesinin sonlarında yaklaşık olarak 2000 kilometrelik bir demiryolu ağının imtiyaz sahibi oluyordu. Bu boyutlardaki bir demiryolu yapım ve işletme ayrıcalığı, birtakım finansal, yönetsel ve politik sorunları da beraberinde getiriyordu. Her şeyden evvel söz konusu demiryolu işletmelerinde çoğunluk kaybedilmemeli idi. İmtiyazların şiddetli rekabet ortamında elde edilmiş olması ve Osmanlı demiryollarının ekonomik olduğu kadar politik nitelik de taşımaları hisse senedi çoğunluğunun elde tutulmasını daha da önemli kılıyordu. Bu nedenle Genel Müdür Siemens, Anadolu Demiryolları hisse senetlerini elden çıkarmadığı gibi, Deutsche Bank'ın daha sonra elde ettiği imtiyazların hisse senetlerini de piyasaya sürmeyi düşünmüyordu. Deutsche Bank önderliğindeki konsorsiyum, bu tür sorunları çözebilmek amacıyla, 1890 yılının ikinci yarısında, "Bank für Orientalische Eisenbahnen" adlı bankayı kurdu; 1907 senesine kadar, tüm hisse senetlerini, merkezi Zürih olan bu bankada muhafaza etti. Buna Baron Hirsch'ten alınan 88.000 hisse senedi de dahildi. 1907 yılından itibaren hisse senetleri piyasaya sürülmeye başlandı. Ancak yine de çoğunluk payları kontrol altında tutuluyordu.[30]



PROSPECTUS

über

nom. Frs. 63,000,000 = 50,967,000 Reichsmark

4½% Obligationen

der

Bank für Orientalische Eisenbahnen in Zürich.

Die „Bank für Orientalische Eisenbahnen" ist durch Beschluss der konstituirenden Generalversammlung vom 1. Oktober 1890 als eine Aktiengesellschaft mit Sitz in Zürich und auf unbestimmte Dauer begründet und unterm 1. November 1890 im Handelsregister eingetragen worden.

Der Verwaltungsrath besteht aus wenigstens zehn, höchstens sechszehn Mitgliedern, worun mindestens vier ihren ständigen Wohnsitz in der Schweiz haben müssen.

Zur Zeit besteht der Verwaltungsrath aus den Herren:

Alfred Escher, Präsident der *Schweizerischen Kreditanstalt* in Zürich,
Th. Sprüngli, Direktor „ „ „ „ „
C. Stadelin-Bucknow, Vizepräsident der *Basler Handelsbank* in Basel,
Dr. *C. W. von Graffenried*, Generaldirektor der *Eidgenössischen Bank* in Bern.
August Léon, Bankier in Brüssel.
Moriz Bauer, Direktor des *Wiener Bankvereins* in Wien.
Alfred Kaulla, Direktor der *Württembergischen Vereinsbank* in Stuttgart.
Karl Schrader, Reichstagsabgeordneter in Berlin.
Eugen Gutmann, Konsul, Direktor der *Dresdner Bank* in Berlin.
Marcus M. Goldschmidt, Präsident der *Deutschen Vereinsbank* in Frankfurt a. M.
Dr. *G. Siemens*, Direktor der *Deutschen Bank* in Berlin.
Jubaref, altern. Präsident der Türkischen Staatsschuldenkammission in *Konstantinopel*.
V. Caillard, altern. „ „ „ „ „
von *Princip*, Mitglied „ „ „ „ „
Gerlich, „ „ „ „ „

Das Grundkapital beträgt 63,000,000 Franken, eingetheilt in

a) 13,000 auf den Inhaber lautende volleinbezahlte Vorzugsaktien à Fr. 1000, welche aus dem jährlichen Reingewinne zu einem Course bis 115 % zurückgekauft oder mit 115 % verloost werden dürfen, — Fr. 13,000,000. —,

b) 50,000 auf den Namen lautende, in Certifikaten von je fünf Aktien ausgegebene Stammaktien à Fr. 1000 = „ 50,000,000. —,

auf welch letzteres 20 % = Fr. 10,000,000 bar einbezahlt, während für die restlichen 80 % Verpflichtungsscheine der Aktionäre deponirt sind.

Die Eröffnungsbilanz der Bank stellt sich somit:

Aktiva.		Passiva.	
Kassenbestand, laufende Forderungen	Fr. 23,000,000	Stammaktien	Fr. 50,000,000
Nachzahlungsverpflichtungen der Stamm-Aktionäre	„ 40,000,000	Vorzugsaktien	„ 13,000,000
	Fr. 63,000,000		Fr. 63,000,000

Das Aktienkapital kann durch Beschluss der Generalversammlung erhöht werden.

Die Gesellschaft ist nach § 15 ihrer Statuten berechtigt, eigene auf den Inhaber lautende Obligationen bis zur Höhe des Nominalbetrages ihres jeweiligen Aktienkapitals auszugeben.

Gemäss § 2 der Statuten ist der Zweck der Gesellschaft:

„Die Uebernahme und Durchführung aller Arten von Finanzgeschäften, welche mit dem Bau und Betrieb von Eisenbahnen oder andern der Förderung des Verkehrs dauernd dienenden Einrichtungen im Orient (Osteuropa und asiatische Türkei) zusammenhängen.

„Die Gesellschaft ist insbesondere auch berechtigt, sich an bereits bestehenden oder neu entstehenden Bau- und Betriebsgesellschaften für Eisenbahnen oder andere Verkehrseinrichtungen im Orient zu betheiligen, sei es, dass sie Aktien derselben erwirbt, oder dass sie denselben Gelder für den Bau oder Betrieb von Eisenbahnen oder andern Verkehrseinrichtungen darleiht, oder endlich, dass sie bereits bestehende, vom Bau oder Betrieb von Eisenbahnen oder andern Verkehrseinrichtungen herrührende Forderungen an solche Gesellschaften oder an Staaten, Provinzen oder Gemeinden von Dritten erwirbt."

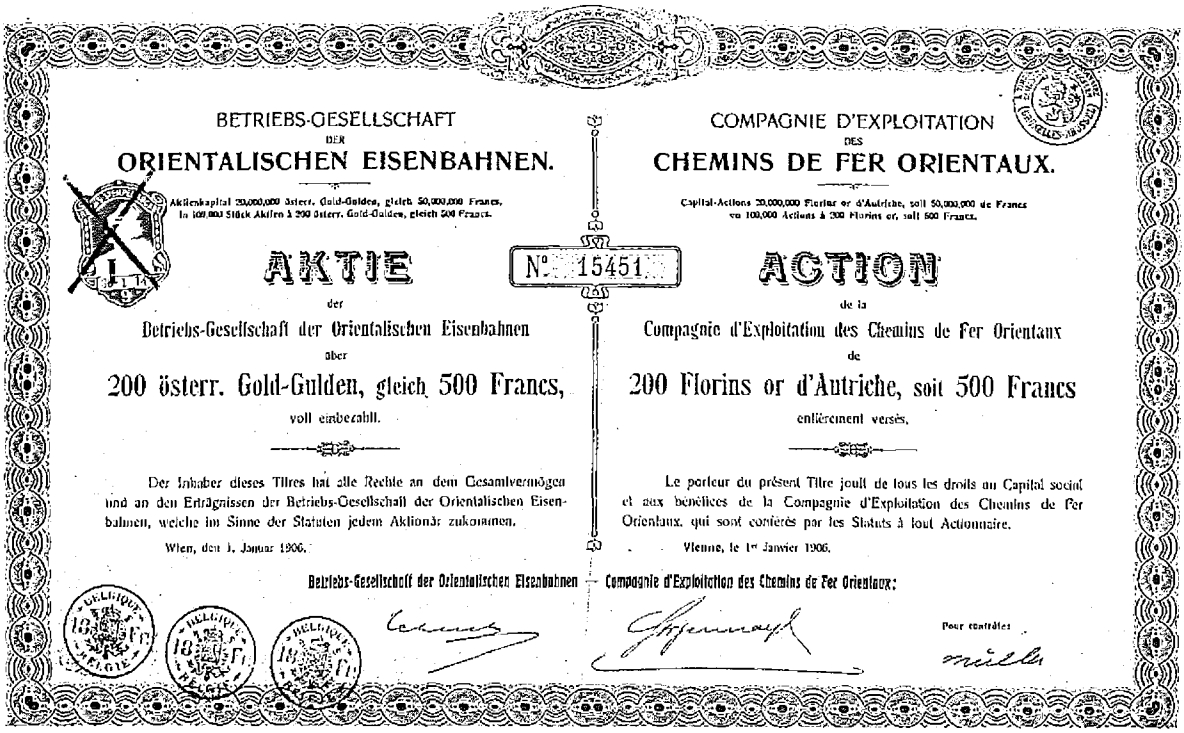
In Uebereinstimmung hiemit und gestützt auf dieselbige, in den Statuten ausdrücklich enthaltene Ermächtigung hat die Gesellschaft von der *Deutschen Bank* in Berlin und dem *Wiener Bankverein* in Wien durch Kaufvertrag vom 1. Oktober 1890 und Cessionen vom 24. November 1890 erworben:

a) achtundachtzigtausend Stück Aktien der *Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen* von nominal Fr. 500, einbezahlt mit je Fr. 400, nebst laufender Dividende seit 1. Januar 1890;

b) zwei auf die *Deutsche Bank* und den *Wiener Bankverein* übergegangene Forderungen an die gleiche Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen, nämlich:

1. eine Forderung von restlich Fr. 21,973,613. 10, nebst Zins à 7 % seit 31. Dezember 1889, herrührend von einem der erwähnten Betriebsgesellschaft durch Herrn *Baron von Hirsch* unterm 28./29. Dezember 1886 und 16./23. August 1887 gewährten Darlehen zur Erfüllung ihrer Verpflichtung aus dem zwischen ihr und der Ottomanischen Regierung unterm 10./22. Dezember 1885 geschlossenen Uebereinkommen;
2. eine Forderung von restlich Fr. 19,750,102. 20, nebst Zins à 5 % seit 31. Dezember 1889, herrührend aus einem weiteren, der genannten *Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen* von Herrn *Baron von Hirsch* unterm 17. März und 22. Oktober 1889 gemachten Darlehen, gemäss Vertrag vom 9. März, 15. Oktober und 16. Oktober 1889 und 28. Februar 1890.

Doğu Demiryolları Bankası'nın (Bank für Orientalische Eisenbahnen) borç senetleri için borsa broşürü.



BETRIEBS-GESELLSCHAFT
DER
ORIENTALISCHEN EISENBAHNEN.

Aktienkapital 20,000,000 österr. Gold-Gulden, gleich 50,000,000 Francs, in 100,000 Stück Aktien à 200 österr. Gold-Gulden, gleich 500 Francs.

AKTIE

N°. 15451

der

Betriebs-Gesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen

über

200 österr. Gold-Gulden, gleich 500 Francs,

voll einbezahlt.

Der Inhaber dieses Titres hat alle Rechte an dem Gesammtvermögen und an den Erträgnissen der Betriebs-Gesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen, welche im Sinne der Statuten jedem Aktionär zukommen.

Wien, den 1. Januar 1906.

Betriebs-Gesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen

COMPAGNIE D'EXPLOITATION
DES
CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

Capital-Actions 20,000,000 Florins or d'Autriche, soit 50,000,000 de Francs en 100,000 Actions à 200 Florins or, soit 500 Francs.

ACTION

de la

Compagnie d'Exploitation des Chemins de Fer Orientaux

de

200 Florins or d'Autriche, soit 500 Francs

entièrement versés.

Le porteur du présent Titre jouit de tous les droits au Capital social et aux bénéfices de la Compagnie d'Exploitation des Chemins de Fer Orientaux, qui sont conférés par les Statuts à tout Actionnaire.

Vienne, le 1er Janvier 1906.

Compagnie d'Exploitation des Chemins de Fer Orientaux:

Pour contrôle:

Doğu Demiryolları (Orientalischen Eisenbahnen) İşletme Şirketi'nin 1906 yılına ait hisse senedi.

İzmit-Adapazarı hattı açılıyor

Anadolu Demiryolu Şirketi'nin iç nizamnamesi 22 Şubat 1889 tarihinde bakanlar kurulunda kabul olunarak inşaatın Nisan ayında başlaması kararlaştırılmıştı.[31] Şirket hazırlamakla yükümlü olduğu plan ve haritaları mukavelenamede belirtilen süre olan altı ay zarfında tamamlayarak inşaata başlamak için gerekli onayı almıştı.[32] Yapım çalışmaları Otto Kapp'ın enerjik yönetiminde hızla ilerleyerek 50 kilometrelik İzmit-Adapazarı hattı tamamlanmış ve 2 Temmuz 1890 tarihinde devlet töreniyle hizmete girmişti.[33] Nafıa Nazırı Raif Paşa, törende yaptığı açılış konuşmasında, döşenmekte olan demiryolunun Alman şirketi eliyle Bağdat'a kadar uzatılması dileğinde bulunuyordu.[34]

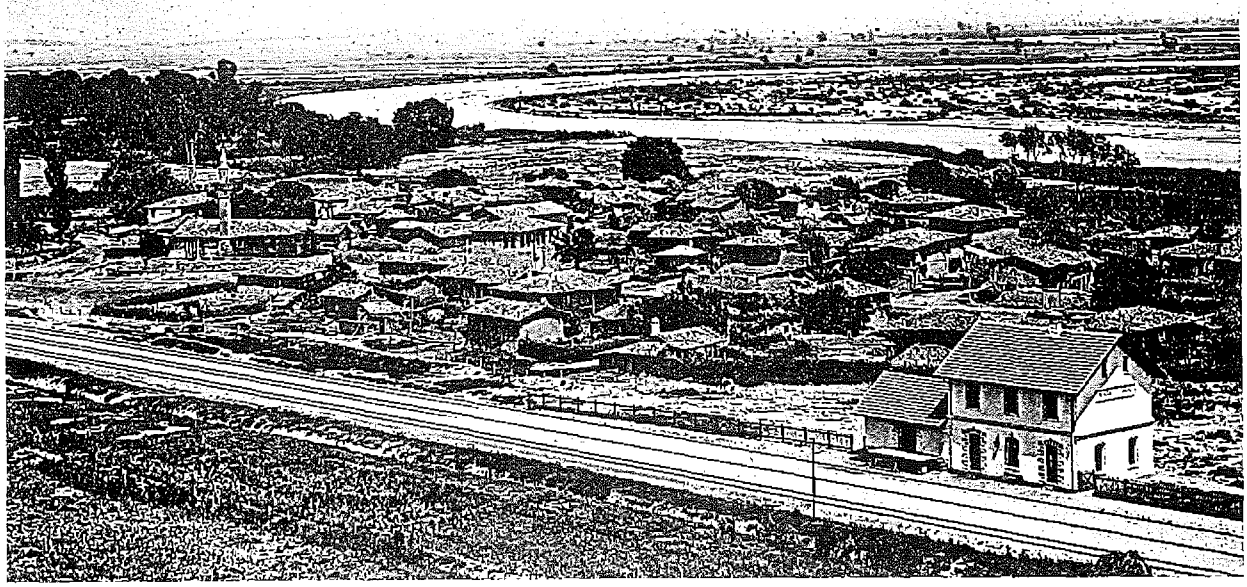
Büyükelçi Radowitz, Başbakan Caprivi'ye yazdığı raporda, Deutsche Bank'ın Anadolu'daki demiryolu faaliyetleri ve Adapazarı hattının hizmete girmesi nedeniyle yapılan açılış töreni hakkında bilgi veriyordu. Törende "Osmanlı yöneticilerinin önemli bir bölümü" ile birlikte, "Berlin'den Georg von Siemens", "Stuttgart'tan Herr Kaulla" ve Anadolu Demiryolları Genel Müdürü von Kühlmann hazır bulunmuşlardı. Radowitz Fransızların tüm engelleme çabalarına rağmen demiryolu çalışmalarının başarıyla sürdürüldüğünü dile getirmişti. Radowitz'e göre Abdülhamit ve diğer yöneticiler Almanların çalışmalarından son derece memnundular. Bu nedenle yakın bir tarihte Anadolu Demiryolu Şirketi temsilcileri ile demiryolunun Mezopotamya'ya doğru uzatılması amacıyla görüşmelere başlamak istiyorlardı. İmparator II. Wilhelm'in raporun tam bu noktasına "güzel" şeklinde düştüğü not, Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu yapımına verdiği önemin somut belirtisiydi.[35]

Aynı yılın Ağustos ayında imzalanan Türk-Alman Ticaret Anlaşması, Osmanlı

Vezirhan'da Karasu Boğazı.

yöneticilerinin gözünde Almanların güvenilirliğini bir kat daha artırdı. Osmanlı hükümeti 1881 yılında hazırladığı yeni gümrük rejimini yürürlüğe koymak istemiş, ancak hiçbir Avrupa ülkesine kabul ettirememişti. Osmanlıların yeni projelerinde, birçok mal kalemi için gümrük vergilerinde %20'lere varan artışlar öngörülüyordu.[36] Alman İmparatorluğu 1890 yılında, Osmanlı Devleti ile olumlu yönde seyreden ilişkileri doğrultusunda, yeni bir ticaret anlaşması imzalamayı kabul eden ilk ve tek ülke oluyordu. Ancak Osmanlı-Alman Ticaret Anlaşması'nın 35. maddesi, yürürlüğe girme önkoşulu olarak, diğer devletlerin de aynı şartları kabul eden anlaşmalar imzalaması gerektiğini belirtiyordu.[37] Bu maddeyle söz konusu sözleşmenin hiçbir pratik önemi kalmıyordu. Zira diğer Avrupa ülkeleri bu doğrultuda yeni bir dış ticaret anlaşması imzalamaya yanaşmayacaklardı. Georg von Siemens 12 Aralık 1890 tarihinde Alman Parlamentosu'nda yaptığı konuşmada, diğer ülkelerin de Osmanlı İmparatorluğu'na karşı Almanya'nın gösterdiği anlayışlı tutumu sergileyecekleri umudunu taşıdığını belirtiyordu.[38] Görüldüğü gibi Almanlar hiçbir maliyete katlanmadan Osmanlı Devleti'ne karşı bir jest yapma fırsatına sahip olmuşlardı.

Lefke İstasyonu'na yük taşıyan deve kervanları.



1890 yılında Mekece İstasyonu.

1 Mauser Silah Sanayii aynı zamanda Württembergische Vereinsbank'ın önemli bir hissedarıydı. Mavzer sözcüğünün dilimize "Mauser"den türeyerek girmesi Osmanlı-Alman askeri ilişkilerinin öneminin bir göstergesi olsa gerek.

2 Lothar Gall ve diğerleri, *The Deutsche Bank 1870-1995*, Londra, 1995, s. 68.

3 W. O. Henderson, *The German Colonial Empire 1884-1919*, Londra, 1993, s. 97.

4 Helfferich, Cilt III, s. 28.

5 Heinz Friedrich Bode, *Der Kampf um die Bagdadbahn, Ein Beitrag zur Geschichte der deutsch-englischen Beizehungen*, Aalen, 1982, s. 2.

6 Manzenreiter, s. 49, 50.

7 Helfferich, Cilt III, s. 31, 33.

8 Rudolf Ibbeken, *Das Aussenpolitische Problem STAAT UND WIRTSCHAFT in der deutschen Reichspolitik 1880-1914, Undersuchungen über Kolonialpolitik, Internationale Finanzpolitik, Handelsvertraege und die Bagdadbahn*, Schleswig, 1928, s. 191.

9 Helfferich, Cilt III, s. 34.

10 Jürgen Lodemann ve Manfred Pohl, *Die Bagdadbahn, Geschichte und Gegenwart einer berühmten Eisenbahnlinie*, Mainz, 1988, s. 10, 11. Ibbeken, s. 191, 192.

11 Fritz Seidenzahl, *Hundert Jahre Deutsche Bank 1870-1970*, Frankfurt, 1970, s. 67.

12 Berlin Sefaret-i Seniyesi'nden Gelen Telgrafnamenin Tercümesidir, *B.O.A.*, Y. PRK. TNF, 2/20.

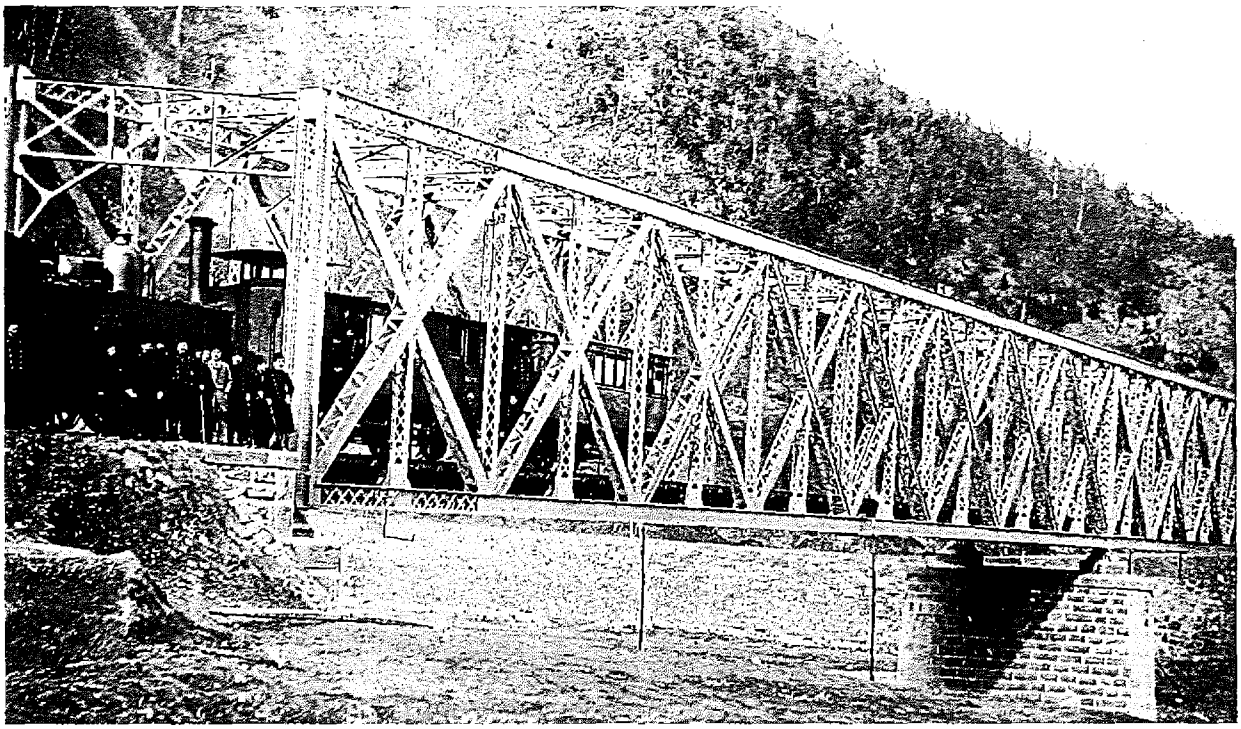
13 Bode, s. 3.

14 Die Concessionierung der anatolischen Eisenbahn, *Staatsarchiv Wien*, Botschaftsakten Konstantinopel.

15 "The Haidar-Pacha to İzmidt Railway", Financial News, *B.O.A.*, Y. PRK. MYD, 8/33.

16 *B.O.A.*, Y. A. Hus., 304/100. Bu sorunun çözülüş süreci için bkz. *B.O.A.*, Y. MTV, 126/16; Y. PRK. BŞK, 36/80; Y. PRK. TKM, 13/63.

17 Bu maddeler için birçok belgeden yararlanılabilinir: Mukavelename Suretidir, *B.O.A.*, Y. A. Hus., 220/17. İzmid Demiryolu'nun Ankara'ya Kadar Temdidi İçin 23 Muharrem 1306 Tarihli Ferman-ı Âli Suretidir. *B.O.A.*, Y. PRK. TNF, 2/54 (Bu belgede fermanın Fransızcası da mevcuttur). Anlaşmanın Almanca metni için bkz. Die Concessionierung der anatolischen Eisenbahn, *Staatsarchiv Wien*, Botschaftsakten Konstantinopel. *B.O.A*, Y. EE, 1/23.



Sakarya nehri üzerinde Balaban Köprüsü'nün 1898 yılına ait bir fotoğrafı.

Ayrıca; Forchheimer, *Die Eisenbahn von Ismid nach Angora*, Berlin, 1891, s. 9.

18 James Taylor, *The Diplomacy of the Bagdad Railway, 1888-1903*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, The University of Texas, 1936, s. 32.

19 Helfferich, Cilt III, s. 40, 41, 44.

20 *B.O.A.*, Y. PRK. TNF, 2/54.

21 Schmidt, s. 68, 69.

22 Helfferich, Cilt III, s. 45-47.

23 Kurt Zander, "Das Eisenbahnwessen der Türkei, mit besonderer Berücksichtigung der wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten der Bagdadbahn", *Das Türkische Reich*, Berlin, 1918, s. 58.

24 Manzenreiter, s. 59.

25 Blaisdell, s. 133-146.

26 N. Heintze, "Eisenbahnen in der Türkei", *Mitteilungen der geographischen Gesellschaft*, Cilt XI, Hamburg, 1896, s. 46.

27 Michael Barsley, *The Orient Express*, New York, 1967, s. 23, 24. Röportajın içeriğiyle ilgili olarak bkz. Haslip, s. 184-188.

28 Dersaadet'de Kühlmann'dan Paris'te Baron Hirsch'e, *B.O.A.*, Y. PRK. PT, 3/104.

29 *B.O.A.*, Y. PRK. ŞH, 2/73. Tren Osmanlı sınırlarına girdikten sonra İstanbul'a kadar meskûn mahallerdeki binlerce insan, katarları görebilmek için toplanarak sevinç gösterilerinde bulunmuştu. Beckmann'dan *Fremdenblatt*, *Extra Blatt* ve *Deutsche Zeitung* gazetelerine, *B.O.A.*, Y. PRK. PT, 3/104.

30 Helfferich, Cilt III, s. 50-53.

31 Sadrazam Kâmil Paşa'nın Maruzatı, *B.O.A.*, Y. A. Hus., 222/26.

32 *B.O.A.*, Y. PRK. TNF, 2/45.

33 Sadrazam Kâmil Paşa'nın Maruzatı, *B.O.A.*, Y. A. Hus., 235/79. Manzenreiter, s. 61.

34 Helfferich, Cilt III, s. 48.

35 Radowitz'den Caprivi'ye 4 Temmuz 1890 tarihli, 95 nolu rapor, *GP*, Cilt XIV, Bölüm II, Nr. 3958, s. 441, 442.

36 Önsoy, s. 35, 36.

37 *Denkschrift zum Deutsch-Türkischen Handelsvertrag*, s. 132, 133.

38 Helfferich, Cilt III, s. 57, 58.

9

ANADOLU DEMİRYOLUNUN UZATILMASI SORUNU

27 Kasım 1892 tarihinde Anadolu Demiryolu Şirketi'nin ilk treni, çiçekler ve Osmanlı bayraklarıyla Ankara istasyonuna ulaştı.

Von der Goltz (Paşa)

Yeni başvurular ve Anadolu demiryolunun Ankara'ya ulaşması

Anadolu demiryolunun Ankara'da sona ermeyeceği, Osmanlı İmparatorluğu'nda imtiyaz peşinde koşan çevrelerce bilinen bir gerçekti. Nitekim 9 Şubat 1889 tarihli bir zabıtnameye göre, daha Anadolu demiryolunun yapım çalışmaları bile başlamadan "Ankara ile Bağdat beyninde bir demiryolu inşa etmek için imtiyaz almak üzere Amerika muteberan sermayedaranından bir kumpanya teşkil" edilmiş ve "bu kumpanyanın vekili Dersaadet'e" gelerek bu konuda yetkililerle müzakerelere başlamak istemişti. Osmanlı yöneticileri hiçbir "taahhüd alınmaksızın kumpanya vekilinin müzakereye davet" olunarak bu konuda öncelik sahibi olan Anadolu Demiryolu Şirketi ile pazarlıkta ellerinin güçlendirilmesi kararına varmışlardı.[1]

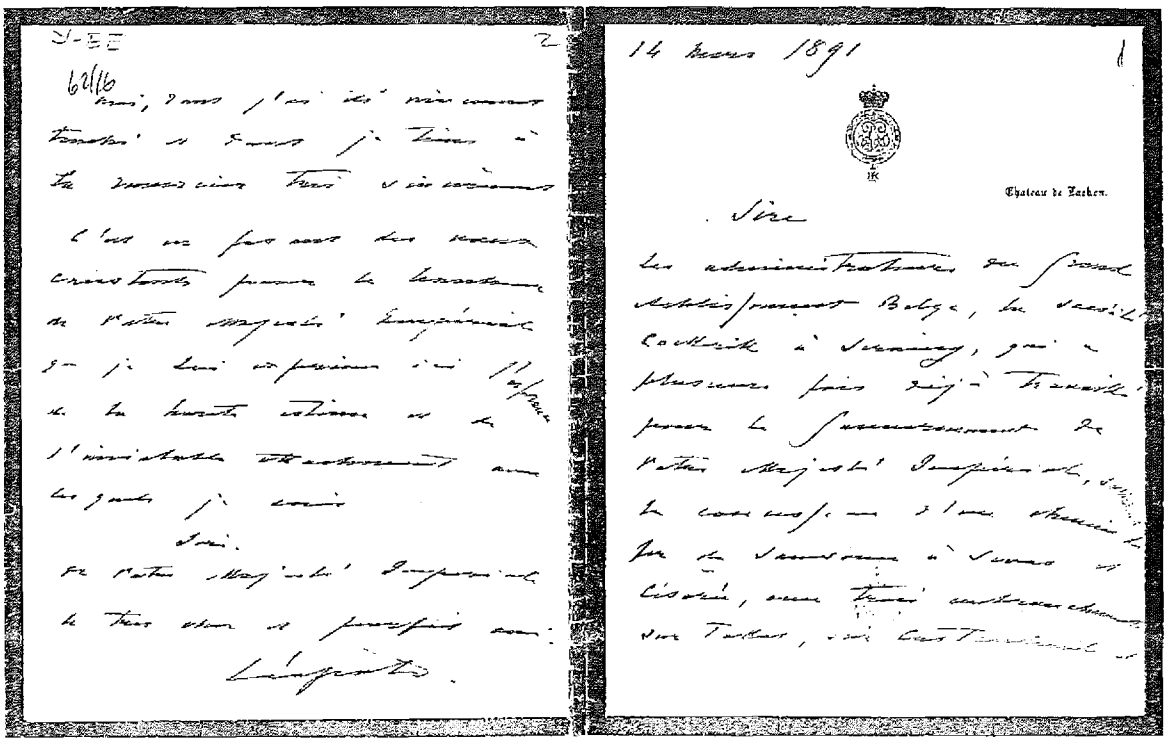
1891 yılında bir Belçika-Fransız Grubu, Samsun-İskenderun arasında demiryolu imtiyazı elde etmek için başvuruda bulundu. Başvuruyu yapanlar Belçika kralından bir tavsiye mektubu da getirmişlerdi. Kral Leopold mektubunda, imtiyaz başvurusunda bulunan Belçikalılardan övgüyle bahsederek "Zat-ı Şahaneleri'nin... vatandaşlarımın işbu imtiyaz taleplerini lütfen kabul buyuracaklarını ümit eylerim" diyordu.[2] Belçika'dan diğer imtiyaz başvurusu Meclis-i Âyan azası Baron de Makar tarafından yapılmıştı. Baron, Samsun ile Sivas arasında inşa edeceği demiryolunu eğer padişah arzu ederse Anadolu demiryolu ile birleştirebileceğini arz etmişti. Bunu yaparken Anadolu Demiryolu Şirketi'nin kazanılmış haklarına hiçbir şekilde zarar vermemeyi taahhüt ederek, Yozgat veya Kayseri civarından başlayacak bir şube hattı ile kendi inşa edeceği demiryolunu Ankara hattına bağlayacaktı.[3] Anadolu Demiryolu Şirketi 6 Ekim 1891 tarihli yazısıyla Mösyö Makar'ın talep ettiği imtiyazın kendileri için taşıdığı sakıncaları sıralayarak bu imtiyaza kesin olarak karşı çıkmıştı. Özellikle Anadolu demiryolunu Bağdat'a kadar uzatmaları gündeme geldiğinde karşılaşacakları "müşkülatları" vurgulamışlar ve kendilerine tahsisi gereken âşâr vergilerinin bir kısmının söz konusu şirkete gideceğinden dem vurmuşlardı.[4] Nitekim Babıâli önceliğin Bağdat demiryolunun inşası olduğunu belirterek bu başvuruya olumsuz yanıt vermişti.[5]

Yine 1891 yılında İngiliz müteahhit Staniforth, Anadolu Demiryolu Şirketi'ne rakip

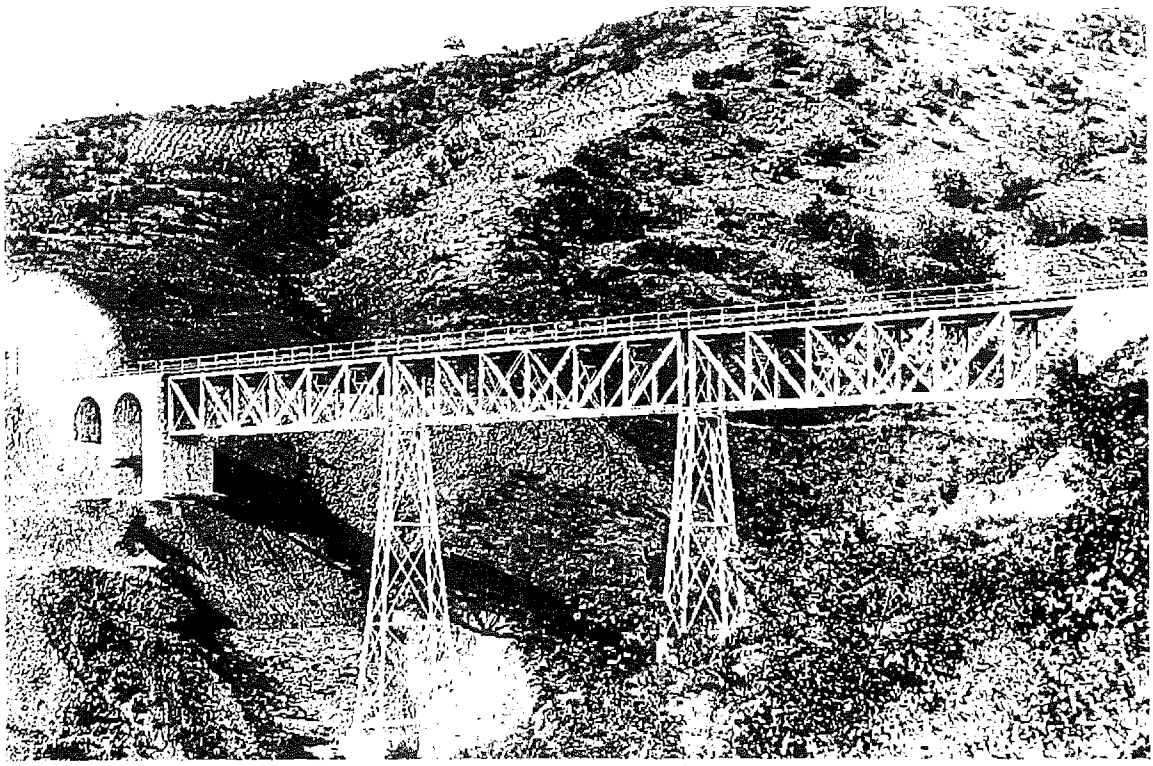
olabilecek bir öneri getiriyordu. İstanbul'daki İngiliz büyükelçisinin desteğine sahip İngiliz müteşebbisin yapmak istediği demiryolu Ereğli'den başlayıp, Ankara üzerinden Bağdat'a uzanacaktı. Belçikalı Nagelmakers'in önderliğinde başvuran bir Fransız grubunun amacı ise, Mudanya'dan Bursa'ya kadar yapılmış olan demiryolunu, Kütahya üzerinden Konya'ya uzatmaktı. Hüdavendigâr ve Konya vilayetlerine gönderilen yazılarda, bu amaçla keşif yapacak olan şirketin mühendislerine kolaylık gösterilmesi isteniyordu.[6]

Aynı yıl ilginç bir başvuru da Samsun ile Sivas arasında bir demiryolu inşası için Paris'ten Charles Cotard adlı girişimci tarafından yapılmıştı. Cotard 8 Nisan 1891 tarihinde Babıâli'ye yazdığı dilekçede kendilerinin demiryolunu kilometre garantisi talep etmeksizin inşa etmeye hazır olduklarını "arza cüret" ediyor, buna rağmen "Babıâli'nin diğer teklifi tercih" etmesini üslubuna uygun bir şekilde sorgulamış oluyordu.[7] Şakir Paşa bu konuda yazdığı arizada Mösyö Duparchy adına hareket eden Cotard'ın hattı kilometre garantisi olmadan inşa etme teklifinin gerçeklerle bağdaşmadığını, başvurunun asıl amacının rakipleri saf dışı etmek veya uzlaşmaya zorlamak olduğunu iddia ediyordu. Paşa bu nedenle Duparchy grubundan "büyük bir kefalet akçesi" istenilmesini önermekteydi.[8]

Bunların dışında 1892 yılında bir diğer Amerikan kumpanyasının demiryolu imtiyazı alabilmek için ciddi bir girişimde bulunduğu ve Yaver-i Ekrem Derviş ve Şakir Paşaların tam desteğini aldığı anlaşılıyor. Paşalar



1891 yılında demiryolu imtiyaz başvurusunda bulunanlar arasında bir Belçika firması da bulunmaktaydı. Başvuruyu yapanlar Belçika kralından bir tavsiye mektubu da getirmişlerdi. Kral Leopord mektubunda, imtiyaz başvurusunda bulunan Belçikalılardan övgüyle bahsederek, imtiyazın kendilerine verilmesi için Abdülhamit'e ricada bulunmaktaydı. Kral Leopold'un mektubu, B.O.A., *Y. EE, 62/16.*



Ceyve'deki bir demiryolu köprüsünün 1895 yılında çekilmiş fotoğrafı.

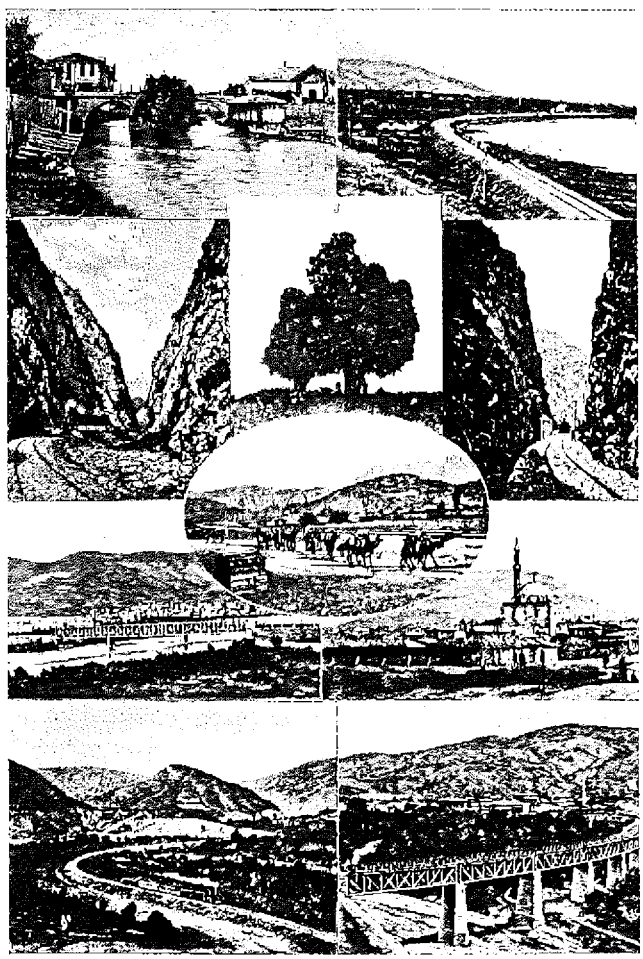
19 Temmuz 1892 tarihinde, daha önce 27 Haziran'da vermiş oldukları arizalarındaki talepleri yineleyerek kumpanyanın olabilecek en iyi teklifi yaptığım ve bu nedenle "bir kısım hattın kendi masrafına olarak icra-yı keşfiyatına müsaade buyrulmasını" talep ediyorlardı.[9] 24 Ağustos tarihinde kumpanyanın temsilcisi Baron de Stelter, paşalara yazdığı mektupta hâlâ bir yanıt alamamış olmanın üzüntüsünü belirtiyor, amaçlarının devlet-i âliyenin ticaretinin ve sanayisinin gelişimine katkıda bulunmak olduğunu vurguluyordu. Kumpanya vekili ayrıca ilginç bir yorumda bulunarak imtiyaz sahibi olarak kendilerinin Amerikalı olmalarından dolayı tekliflerinin Osmanlı Devleti için "hiçbir mahzur-ı siyasi" taşımadığını belirtiyordu.[10] Bunun üzerine Derviş ve Şakir Paşalar 7 Eylül günü kaleme aldıkları bir ariza ile ilgili şirketin hazineye en ufak bir maliyeti olmamak üzere "Antalya'dan Sivas'a kadar bir demiryolu güzergâhının keşfiyatı" için istedikleri iznin verilmesi doğrultusundaki taleplerini yineliyorlardı. Paşalara göre en azından "böyle bir kuvvetli şirketin iş üzerinde görünmesi diğer şirketlerin şerait ve tekalifatının" kendileri için daha uygun koşullarda olmasına katkı sağlardı. Ancak paşaların ısrarları fayda etmemiş, Serkâtip Süreyya, padişah adına müşterek arizaya yanıtında, Bağdat hattı inşası konusunda Almanlardan bir cevap alınmadan diğer tekliflerin "nazar-ı itibara alınamayacağını" belirtmişti.[11]

Abdülhamit ise Anadolu demiryolunun Wilhelm von Pressel'e hazırlattığı proje doğrultusunda ilerlemesi isteğini sürdürüyordu. Bu arada Bağdat demiryolunun askeri/siyasi önemi nedeniyle devlet tarafından yapılması gerektiğini belirten yöneticiler de bulunmaktaydı. Örneğin padişaha yazılan layihalardan birinde Almanların tekliflerinin ağır koşullar taşıdığı vurgulanıyordu. "İngiltere'nin

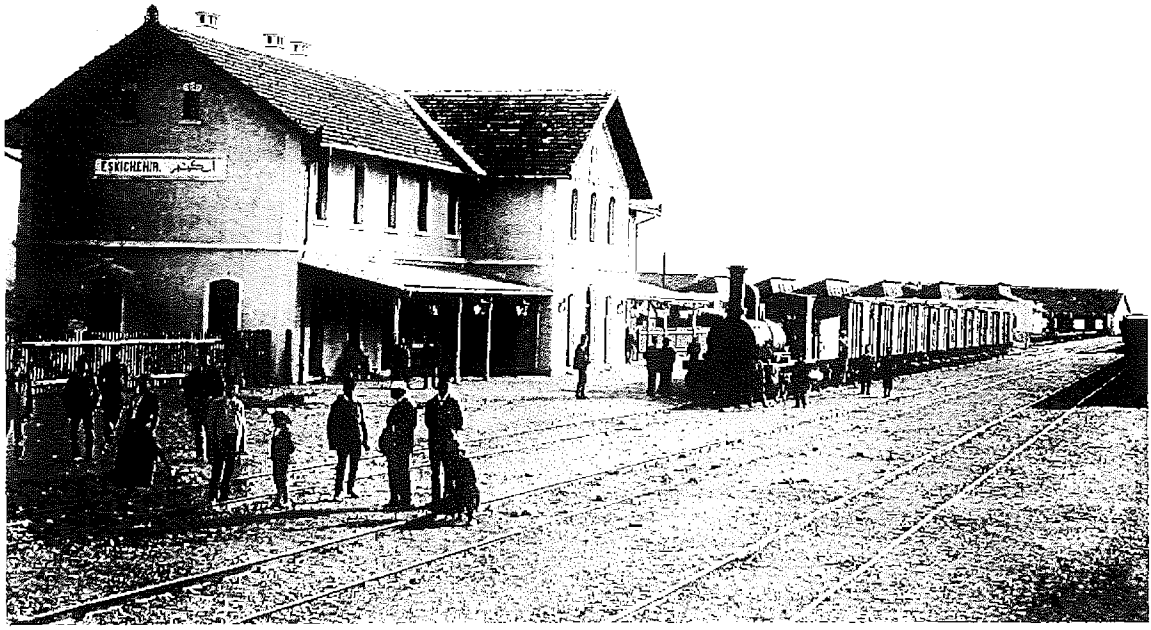
teklifi her ne kadar daha hafif ise de zat-ı şahanenin" imtiyazı İngilizlere vermeyeceği bilinmekteydi. Ancak bu koşullarda imtiyaz daha ağır koşullar ileri süren Almanlara verilecek olursa, "Avrupa'da bütün gazetelerin memalik-i mahruse-i şahane aleyhine ağır yazılar yazacakları" da aşikârdı. "Binaenaleyh bu işin içinden çıkmak için en kolay yol" hattın Ziraat Bankası'ndan alınacak kredilerle devlet tarafından inşa edilmesiydi.[12]

Ancak gerek bu gibi görüşler ve gerek cazip koşullarda gelen imtiyaz talepleri Abdülhamit'i imtiyazı Almanlara vermekten vazgeçirememişti. 1892 yılının Şubat ayında Berlin sefiri, Siemens ile görüşerek Deutsche Bank'ın niyetini sorguladığında, Deutsche Bank direktörü cevaben "öyle büyük ve önemli bir demiryolunun vücuda gelmesinin yalnız Osmanlı İmparatorluğu'nda değil Almanya'da da iftihar vesilesi olacağını, ancak inşaatın tamamlanmasının hayli vakte ve külli nakte bağlı olduğunu" ve imparatorun kendilerine gerekli desteği verdiğini belirtmişti.[13] İki ay sonra sultan, Almanların Anadolu'da demiryolu inşasına devam etmesi arzusunu Alman askeri misyonunun başında bulunan von der Goltz Paşa'ya açık biçimde ifade etmiş, Deutsche Bank'ın demiryolu çalışmalarını övgüye değer bulduğunu dile getirmişti. Abdülhamit bu sohbet sırasında İmparator Wilhelm'in düşüncelerini de anlamaya çalışmıştı. Daha önce 1891 yılının sonbaharında yine dostça bir görüşme sırasında Goltz Paşa kendisine imparatordan bazı hediyelerle birlikte Bağdat demiryolunun gerçekleşmesi için yardım vaadini de getirmişti.[14]

Bu arada Anadolu demiryolu 1892 yılı sonunda Eskişehir üzerinden Ankara'ya ulaşmıştı. Alman ideologlar Anadolu'yu Almanya'nın hammadde deposu ve sürüm alanı olarak gördüklerinden, özellikle Anadolu demiryolunun yapımı tamamlandıktan sonra bu bağlamda çok sayıda gezi yazısı ve araştırma kaleme almışlardı. Bu gezi notları sayesinde özellikle Eskişehir ve Ankara'nın demiryolu sayesinde geçirdiği kentsel/sosyal dönüşümü bir ölçüde de olsa algılamak mümkün olabilir. Örneğin sözünü ettiğimiz seyyahların görüş birliğinde oldukları bir husus, Eskişehir'in lületaşı üretimi nedeniyle öneminin giderek arttığı yönündeydi. Örneğin Max Schlagintweit *Reise in Klein-Asien* [Anadolu'da seyahat] adlı seyahatnamesinde Eskişehir üzerine bilgi verirken,



1892 yılında Deutsche Illustrierte Zeitung *adlı gazetede "Berggren'in fotoğraflarıyla Anadolu'da bir Alman Demiryolu" başlığıyla yayımlanan ve çeşitli bölgelerden geçen Anadolu Demiryolu Şirketi'ne ait trenleri gösteren fotoğraflardan oluşan bir kolaj.*



Eskişehir istasyonu.

lületaşı üretiminin kent ekonomisi açısından önemi üzerinde duruyor ve bu konudaki ilginç bir gözlemini aktarıyordu. Lületaşı yatakları kentten yaklaşık 20 kilometre uzaktaydı, ancak gezgin çok istemesine rağmen korkusundan yatakları gezememişti. Alman oryantalist bu duruma gerekçe olarak, kanun kaçakları ve haydutların orada gizlenmekte olduğunu gösteriyordu.

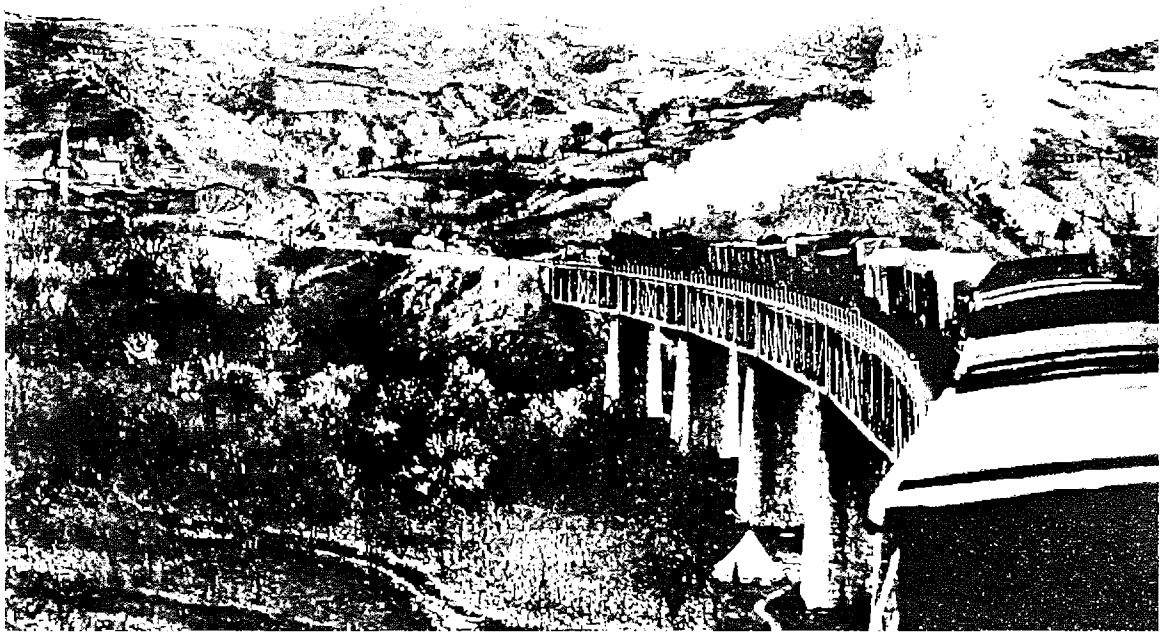
Schlagintweit, seyahatnamesinde Eskişehir üzerine yaptığı gözlemleri aktarmaya devam ediyordu. Kentin Porsuk vadisinde kurulduğunu ve eski ve yeni olmak üzere iki bölümden meydana geldiğini, eski kentte sadece Türklerin yaşadığını anlatmaktaydı. Yeni şehirde ise Türklerin ve Rumeli'den göç eden muhacirlerin dışında; Tatar, Ermeni ve Rumların ikamet ettiklerini yazıyordu. Schlagintweit ayrıca başta kendi vatandaşları Almanlar olmak üzere Frenklerin oturduğu bir yerleşim bölgesinden de söz etmekteydi. Bu bölge tren istasyonunun etrafında kurulmuştu. Yazar kentin bu karmaşık nüfus yapısının etnografik araştırmalar yapmak için biçilmiş kaftan olduğunu ileri sürüyordu. Schlagintweit yeni kentteki Türklerin oturduğu bölgede bulunan çarşısı ile hamamlarını Eskişehir'in görülmeye değer yerleri arasında sayıyordu.[15]

22 Temmuz 1893 tarihli *Servet-i Fünun* gazetesi de Schlagintweit ile aynı doğrultuda olmak üzere, kentin bir sene içinde önemli ilerlemeler kaydettiğini, merkeze 15 dakika uzakta yeni bir istasyon binası ile yeni evler yapıldığını, yeni dükkânların açıldığını, kent ile istasyon arasına bir şose döşendiğini ve bu şosenin iki yanının evlerle süslenmeye başladığını yazıyordu.[16] Bir diğer Alman yazar Grunzel de hiçbir yerde demiryolu yapımının burada olduğu kadar hızlı bina yapımına yol açmadığını belirtmişti. İstasyon civarında süratle Avrupalıların oturduğu büyük bir semt oluşmuştu. Kentin bir başka bölgesinde de 1877-78 Harbi mültecileri iskân edilmiş,

yeni inşa edilen binalarla burada önemli bir bölge ortaya çıkmıştı.[17]

Eskişehir o dönemde 15 ile 20 bin arasında bir nüfusa sahipti. Lületaşı dışında, şeker, deri, tekstil, ipek ipliği, tuğla üretimi kentin ekonomisinde önemli yer tutuyordu. Almanya'daki hızlı nüfus artışı yiyecek gereksinimini artırdığından Eskişehir'e patates tarımını sokanlar da, demiryolunu döşemeye gelen Almanlar olmuştu. Gerçekten de patates ekimi kısa sürede yaygınlaşmış, üretim artmıştı.[18] Almanlar Anadolu demiryolunun bu önemli kavşak noktasına özenerek bir istasyon binası inşa etmişler ve büyük bir tamir atölyesi kurmuşlardı. İstasyon binasının hemen yanında "demiryolu memurîn ve amelesi etfalinin terbiye ve tedrisi için bir mektep inşa" edilmişti. Bu Alman okulunda kentte yaşayan Alman kolonisinin çocuklarının yanı sıra Osmanlı tebaası da eğitim görebilecekti.[19] 1905 yılında *Berliner Tageblatt* muhabiri birkaç yıl önce Eskişehir'e gittiğinde bu okulu ziyaret etme fırsatı bulabildiğini, Bağdat Demiryolu Şirketi'nin desteği sayesinde eğitim kalitesinin ve finansman durumunun gayet iyi olduğunu ve 120 öğrencisinin bulunduğunu yazıyordu.[20]

Bölgeye inceleme gezisi yapan bir diğer araştırmacı Karl Kaerger, Eskişehir'de bir Alman Konsolosluğu açmanın bölgedeki Alman göçmenlerin kolonizasyonu açısından son derece yararlı olacağından söz etmişti.[21] Alman akademisyen Profesör Dühring de her istasyon civarında mutlaka özel olarak eğitilmiş hocaların ders verdiği Almanca ve Türkçe eğitim veren birer okul açmaları gereğinden söz ediyor, hat boyunca Almanca konuşulmasının önemini vurguluyordu.[22] Kısaca Eskişehir, Almanya'nın Osmanlı politikasında kullandıkları en temel araç olan Anadolu ve Bağdat demiryollarının önemli kilometre taşlarından biriydi. Dönemin Alman ideologlarından Sigmund Schneider de, Haydarpaşa-Eskişehir arasının yaklaşık 313, Eskişehir-Ankara arasının 264, Eskişehir-Konya'nın ise 430 kilomet-

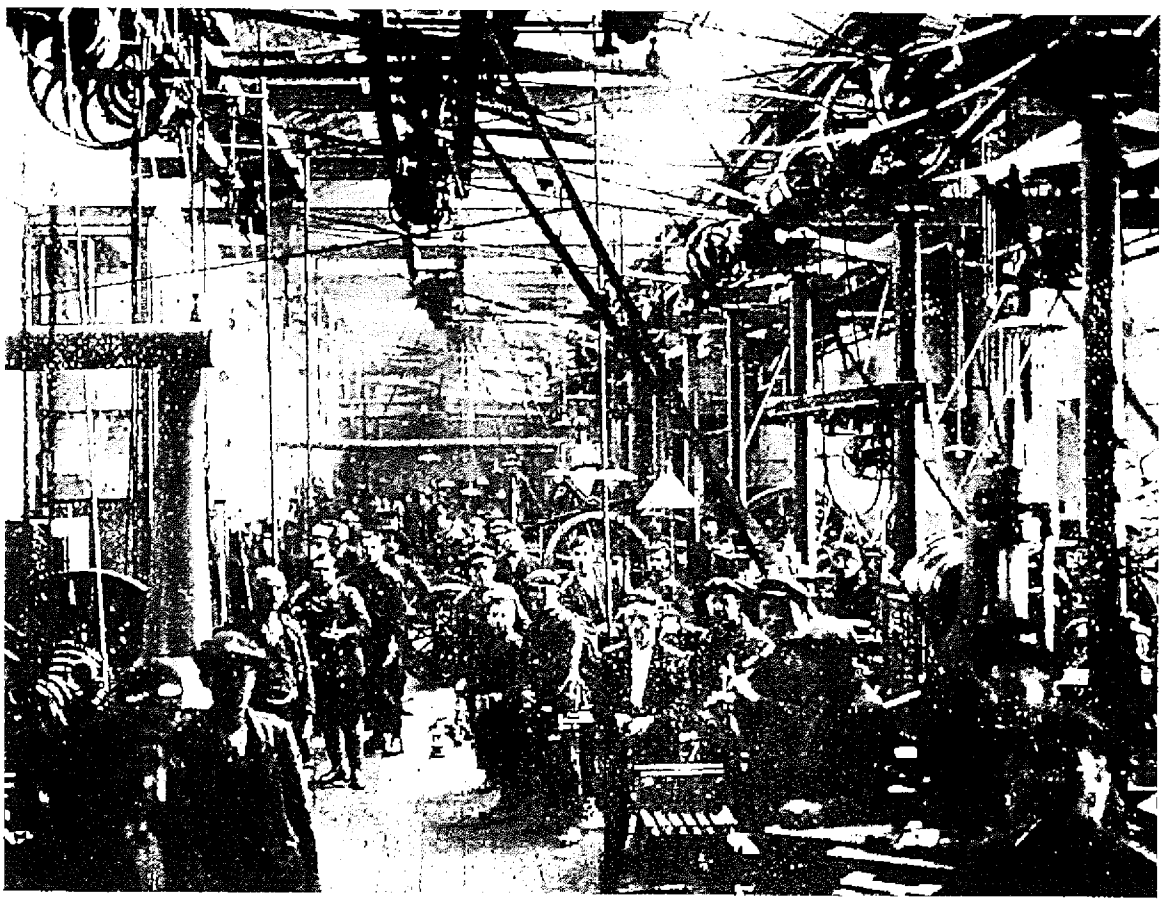


Anadolu Demiryolu treni Eskişehir'in kuzeyindeki Pekdemir viyadüğünü aşarken.

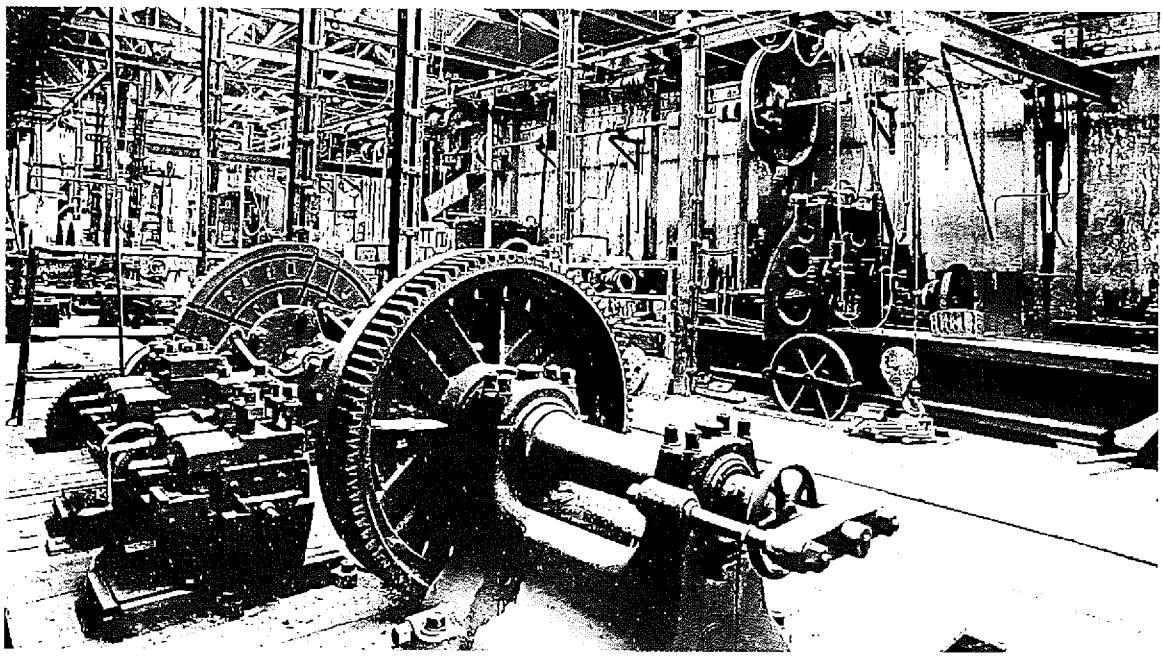
Eskişehir'de lületaşı üretimi.

re olduğunu yazarak Eskişehir istasyonunun Anadolu demiryolunun kavşak noktası olduğunu belirtmişti. Schneider *Alman Bağdat Demiryolu* adlı kitabında Haydarpaşa-Eskişehir hattını Hamburg-Berlin, Eskişehir-Konya'yı ise Münih-Viyana ile kıyaslamış, Afyon istasyonunu ikinci bir kavşak olarak nitelemişti.[23]

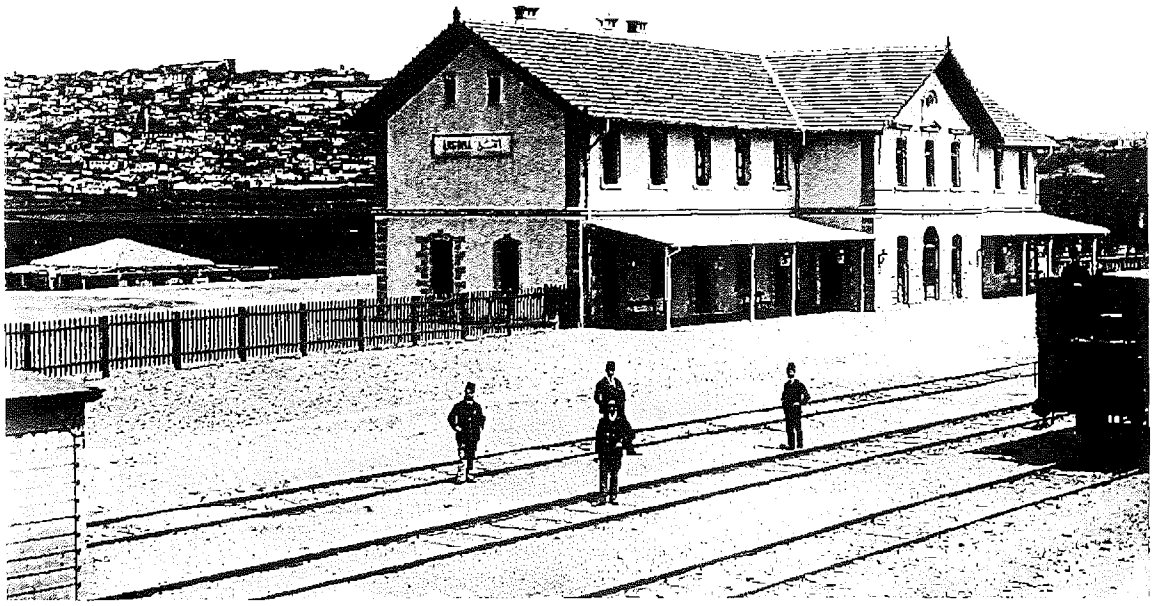
"27 Kasım 1892 tarihinde Anadolu Demiryolu Şirketi'nin ilk treni, çiçekler ve Osmanlı bayraklarıyla Ankara istasyonuna ulaştı."[24] Ankara o yıllarda XVI. Kolordu'nun merkeziydi ve demiryolu kente ulaştıktan sonra asayişin düzeldiği görüldü. Gerek vilayet bütçesi gelir kalemlerinin, gerekse âşâr ve diğer vergi gelirlerinin yükselişi[25] yine Ankara demiryolunun üretimi artırıcı etkisinin sonucuydu. Ayrıca birazdan göreceğimiz gibi Osmanlı İmparatorluğu'ndan koparılan topraklardan göç eden ve tarım tekniklerini daha iyi bilen Rumeli göçmenleri hat boyuna yerleştirilerek nüfus yoğunluğu sorunu çözümlenmişti.[26] Ankara vilayetinde Haymana, Aziziye ve Mihalıççık kazaları kaymakam ve yöneticileri "Ankara şimendüferinin sağ ve solunda bulunan mahallerde...muhacir iskânı hakkında sâdır olan irade müjdelenmiş" olduğundan kendi kazalarında da muhacir yerleştirilmesine uygun topraklar bulunduğunu ve bu uygulamanın büyük "faydalar ve güzellikler" getireceğini belirtiyor ve kazalarına iskân edilmek üzere muhacir aileleri gönderilmesini "istirham" ediyorlardı.[27] Bu önlemler demiryolunun getirdiği taşıma



Eskişehir tren tamir atölyesi.



Torna tezgâhı.



Ankara istasyonu.

ve sulama olanaklarıyla birlikte bölgeyi tarım ambarı haline getirmiş, kısa bir müddet sonra da İstanbul Rusya ve Bulgaristan'dan ithal edilen buğdayla beslenmekten kurtulmuştu.[28] 1893 yılından itibaren hatların geçtiği bölgelerde gerek tarım gerekse hayvancılık gözle görülür biçimde gelişmişti.[29] Ancak demiryolu malzemelerinin İmparatorluk dahilinde üretilmeyip dışardan ithal ediliyor olması nedeniyle, demiryolu yapımının endüstrileşmeyi geliştirici işlevi Osmanlı ekonomisi bağlamında geçerli olamamıştı.[30]

Böylece sözleşmede belirtilen zaman dilimi içinde çalışmalar tamamlanmış oluyordu. Bu durum aynı zamanda, hatların Ankara'dan öteye uzatılması sorununun somut olarak gündeme gelmesi demekti.

Anadolu Demiryolu Şirketi'nin temkinli yaklaşımı

Abdülhamit'in ısrarcı taleplerine rağmen, Anadolu Demiryolu Şirketi, demiryolunun yapımına devam edilmesi konusunda ihtiyatlı bir politika sürdürmeyi tercih etmiştir. Hatların Ankara'ya ulaşmasından bir süre evvel Genel Müdür von Kühlmann'ın, Dışişleri Bakanlığı görevlilerinden Raschdau'ya yazdığı mektup, şirketin tavrını net bir biçimde sergilemektedir.

Sevgili Raschdau,

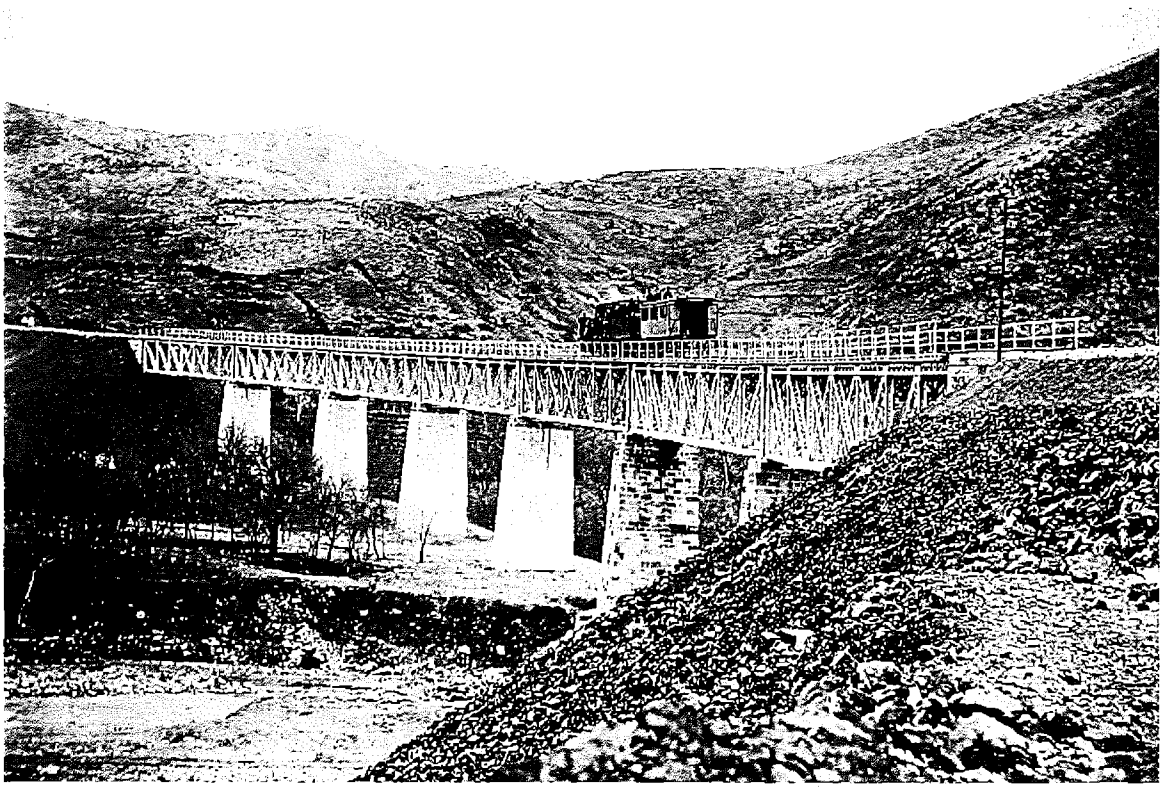
578 kilometre uzunluğundaki Ankara hattı, sözleşmede belirlenen süre olan bu yılın sonuna kadar tamamlanacaktır. Sultan şimdi de bizi pek de gerçekçi olmayan Bağdat Demiryolu projesini hayata geçirmemiz için sıkıştırmaktadır. Padişah'ın hatırı için Bağdat'a kadar olan bölgenin etütlerini yapmaktayız...

Demiryolunun bugün için Bağdat'a kadar uzatılmasını düşünmek saçmalıktan başka bir şey değildir. Eğer bir işletme kamuoyunu yanıltmak istemiyorsa, Anadolu'da demiryolu yapımına karar vermeden evvel, bazı koşulların varolmasına dikkat etmelidir. Yapılacak hatlar, piyasaya sürülecek olan tahvillerin faiz ve amortisman bedellerini, birkaç yıl içinde demiryolunun net gelirleriyle karşılayabilmelidir... Bu nedenle öncelikle yapım maliyetleri çok yüksek olmayan hatların inşasına başlanmalıdır. Biz de prestijimizi

sürdürmek istiyorsak demiryolu yapımını bu tür bölgelerle sınırlandırmalıyız. Bu anlamda sadece 400 kilometre uzunluğundaki Ankara-Kayseri ile 410 kilometre uzunluğundaki Eskişehir-Kütahya-Konya hatlarının inşasında yarar görmekteyim. Eskişehir-Konya demiryolu ucuza maledilebileceği gibi, yoğun bir trafiği de kendine çekebilir... Yalnızca bu 810 kilometrelik hatlar dahi, Alman Hükümeti'nin moral desteği sağlanamazsa konsorsiyumun gücünü aşmaktadır.

Kühlmann mektubunda demiryolu yapımı için önerdiği bölgenin, İngiliz ve Fransızlara ait İzmir demiryollarının hinterlandı olduğunu vurgulamaktadır. Bu nedenle tavsiye ettiği demiryolu hatlarıyla, İngiliz mallarına pazar oluşturan bölgenin bağlantısının kesileceği, İngiliz mallarının yerini Alman mallarının alacağı düşüncesini savunmaktadır. Kühlmann'ın mektubu, Alman hükümetinden beklediği moral desteğin neleri içerdiği hakkında da bilgi vermektedir. Kühlmann sultana şu veya bu şekilde bir yanıt vermek gerekeceğine göre, Ankara-Kayseri ve Eskişehir-Konya hatlarının Alman yönetimince Osmanlı tarafına empoze edilmesi gerektiğini savunmaktadır. Ayrıca Kühlmann, Anadolu Demiryolu Şirketi'nin Alman Merkez Bankası (Seehandlung) tarafından desteklenmesi talebinde bulunmaktadır.[31] Kısaca belirtmek gerekirse, Kühlmann ancak belirli koşulların sağlanması halinde Anadolu demiryolunu uzatmalarının söz konusu olacağını ifade etmek istemektedir.

Alman büyükelçisinin 6 Şubat 1892 tarihinde Osmanlı yöneticilerine bu konuda yaptığı açıklama irdelenirse, üslubun taktik amaçlarla olsa gerek, daha umut verici bir ton taşıdığı görülür: "Bağdad Şimendüferi'nin



Bilecik demiryolu köprüsü üzerinde yol alan bir buharlı lokomotifin 1900'lerin başlarında çekilmiş bir fotoğrafı.

(...) bir an evvel meydana gelmesi hususunda fevka'l-gaye sa'y ve gayret etmekte olduğumuzu arz ve te'mîn ederim. Taraf-ı eşref-i şahaneden İmparator Hazretleri'nin muavenetine müracaat buyurulmuş olan böyle mühim bir şimendüfer işinde gayet ciddi ve menafi-i şahaneye en faydalı surette hareket etmek gayretinde bulunduğumuzdan (...) Ankara'dan Sivas'a kadar olan kısmın keşfiyatı hitâm bulduğu gibi Bağdad'dan Sivas'a kadar olan kısmın keşfiyatı dahi sürat-i mümkine ile icra olunmakta idiğinden netîce-i keşfiyatta lüzumu tayin edecek cesim sermayenin en faydalı şartlarla tedarikine gayret edeceğimizi ve şimdiden bile bu babda İmparator Hazretleri tarafından Almanya'nın büyük sermayedarlarının muavenetleri talep edilmiş olduğunu ve fakat sermayedarların kesin bir karar vermeleri fenni keşfiyyatın neticesinin bilinmesine bağlı olduğunu ve bu işe bizzat pek ziyade çalışmakta idiğimi arz ettiğimizi rica ederim."[32]

İmtiyaz yine Deutsche Bank'a veriliyor

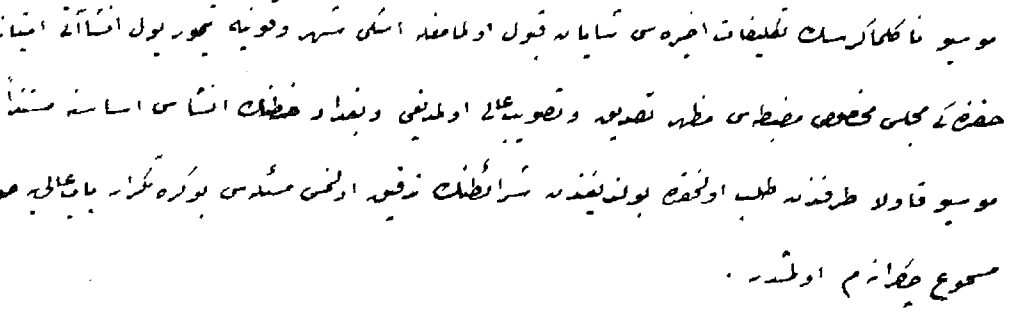
Kaulla'nın Anadolu Demiryolu Şirketi adına aynı yılın kasım ayında Babıâli'den imtiyazını istediği demiryolları, Kühlmann'ın önermiş olduğu gibi Ankara-Kayseri ve Eskişehir-Konya hatlarıydı. Böylece imparatorluğa yapılan yeni başvuru sayısı, 1892 yılının son günlerinde dörde yükselmişti. Alman Dışişleri bu sefer de tüm desteğiyle Anadolu Demiryolu Kumpanyası'nın ardında durmuştu. Berlin sefirinin bildirdiğine göre, Alman yöneticileri, Deutsche Bank'ın liderliğindeki bankalar grubunun mevcut hattı Bağdat'a kadar inşa edebilecek derecede "şayan-ı itimat" ve "kafi ve külliyatlı sermayelere" sahip oldukları konusunda güvence vermişlerdi.[33]

Büyükelçi Radolin, Başbakan Caprivi'ye yazdığı 23.12.1892 tarihli raporunda Staniforth, Nagelmakers ve Kaulla'nın imtiyaz talepleri üzerine ayrıntılı bilgi vermekteydi. Radolin Staniforth'un başvurusunun asıl amacının Almanların Anadolu'da demiryolu yapmaya devam etmelerini engellemek olduğunu belirtiyordu. Staniforth Bağdat hattının tamamını, üstelik Babıâli'nin öne süreceği koşullarda inşa etmek istediğini açıklamıştı ki, bu Radolin'e göre gerçekleştirilmesi olanaksız bir şeydi. Aynı şekilde Nagelmakers grubu da projelerini cazip kılabilmek için Kasaba-Konya demiryolu hattını kilometre garantisiz gerçekleştirmek istediklerini belirtmişlerdi. Radolin her iki imtiyaz talebinde bulunanların yerine getirmeleri olanaksız olan çekici koşullar sunarak art niyetli davrandıklarını ileri sürüyordu. Radolin'e göre Babıâli'ye tek dürüst teklif Kaulla tarafından yapılmıştı. Kaulla, sultanın çok değer verdiği Bağdat demiryolunu gerçekleştirmeye prensip olarak karşı değildi. Ancak Kaulla'ya göre, bu dev projeyi bölümlere ayırmak; yeni bir bölüme başlamak için, bir önceki bölümün brüt gelirlerinin, Osmanlı Devleti'nin ödediği kilometre garantisi miktarına ulaşmasını beklemek gerekliydi. Sadrazam ise brüt gelirin 2/3 ya da 3/4'ü elde edilince yeni bölüme başlanmasından yanaydı.[34]

Kaulla ile sadrazam ve Nafıa nazırı arasında Anadolu Demiryolu Şirketi'nin yapmak istediği Ankara-Kayseri hattına ödenmesi gereken kilometre garantisi konusunda anlaşmazlık çıkmıştı. Nafıa nazırı, Kayseri imtiyazı için 16.000 frank ödemeyi önerirken, Kaulla başlangıçta talep ettiği 18.000 frankı 17.650 franka düşürmüştü. Buna karşılık Nafıa nazırının Eskişehir-Konya hattı için 14.000 frank kilometre garantisi teklif etmesine rağmen, Kaulla bu hatta

13.750 frankın yeterli olacağını söylemişti. Radolin'e göre Kaulla bu davranışı ile iyi niyetini ispat etmiş oluyordu. Osmanlı Meclis-i Vükela mazbatasında da Konya hattının kilometre garantisinde uzlaşma sağlandığı belirtilmiş, Kayseri hattı için miktarın hakem komisyonunda kararlaştırılması önerilmişti. "Her iki taraf komisyonun vereceği kararı kabulde muhtar" olacaktı.[35] Radolin raporunun sonunda Abdülhamit'in hiçbir şekilde İngilizlere imtiyaz vermeyeceği, çünkü Anadolu'dan Hindistan'a doğru uzatacakları bir demiryolu hattının onlara ikinci bir Mısır olanağı sağlayacağı düşüncesinde olduğunu belirtiyordu. Bu durumda rakip olarak yalnızca Nagelmakers'in önderliğindeki Fransız grubu kalmış oluyordu.[36]

Nagelmakers, Temmuz 1893 tarihinde Abdülhamit'e çektiği telgrafta "Kasaba demiryolunun iştirası ve yeni hatlar inşası için gerekli olan sermaye"ye sahip olduklarını, kendileri tarafından "işletme şirketi dahi teşkil edilmiş" olunduğunu ve mühendislerinin de "şube hatlarının kesin güzergâhları hakkında tedkikatlarını bitirmek üzere" bulunduklarını belirterek imtiyazın kendilerine verilmesi talebini ısrarla yinelemişti.[37] Aslında Nagelmakers'in İzmir-Kasaba hattını Konya'ya kadar kilometre garantisi talep etmeksizin inşa etmeyi teklif etmesi bazı üst düzey Osmanlı yöneticilerini ikna etmiş ve bu nedenle Alman sermayesini bir ölçüde güç durumda bırakmıştı. Örneğin Serdar-ı Ekrem Şakir Paşa 1 Aralık 1892 tarihinde padişaha sunduğu arizasında, hattın kilometre garantisi ödenmeksizin yapılması alternatifi varken, imtiyazın Kaulla'ya kilometre başına 18 bin frank gibi fahiş bir garanti ödemesi karşılığında verilmesini açıkça eleştirmişti. Osmanlı tarihinde Baron Hirsch'e verilen dışında hiçbir zaman böylesine ağır koşullarda imtiyaz verilmemişti. Bu nedenle paşaya göre Konya hattı imtiyazı kilometre garantisi talep etmeyen sermaye grubuna verilmeli ve hattın Konya'dan Bağdat'a kadar olan kısmı ise devlet adına inşa edilmeliydi.[38] Nagelmakers'in başvurusu Anadolu Demiryolu Kumpanyası'nca da ciddiye alınmış olmalıdır. Zira şirket Babıâli'ye gönderdiği mektuplarda Fransızların tekliflerinin hem Osmanlı Devleti'ne hem de kendi inşa etmekte oldukları demiryollarına zarar vereceğini, imtiyazın kendilerine verilmesi halinde bundan fayda sağlayacak olanın



Serdar-ı Ekrem Şakir Paşa 1 Aralık 1892 tarihinde padişaha sunduğu arizasında, Eskişehir-Konya hattının kilometre garantisi ödenmeksizin yapılması alternatifi varken imtiyazın Almanlara kilometre başına 18.000 frank gibi fahiş bir garanti ödemesi karşılığında verilmesini açıkça eleştirmişti. Osmanlı tarihinde Baron Hirsch'e verilen dışında hiçbir zaman böylesine ağır koşullarda imtiyaz verilmemişti. Bu nedenle Şakir Paşa'ya göre Konya hattı imtiyazı kilometre garantisi talep etmeyen sermaye grubuna verilmeli ve hattın Konya'dan Bağdat'a kadar olan kısmı ise devlet adına inşa edilmeliydi. B.O.A., *Y. EE, 140/13.*

kendileri kadar Osmanlı Devleti olacağını vurgulamıştı.[39]

Deutsche Bank'ın Anadolu demiryolunu Konya ve Kayseri illerine kadar uzatma talepleri, Fransız ve İngilizlerin yoğun engelleme çabalarına yol açtı. Zira Almanlar söz konusu demiryollarını inşa hakkını elde ederlerse, Osmanlı İmparatorluğu'nda görülmedik bir hızla kazandıkları nüfuzu daha da artırarak, bu ülkedeki en büyük Avrupalı güç olma yolunda süratle ilerleyeceklerdi. Ayrıca Eskişehir-Konya demiryolunun geçeceği bölgeler Kühlmann'ın mektubunda da belirttiği gibi, gerçekten İngilizlerin İzmir-Aydın ve sonradan Fransızların denetimine geçen İzmir-Kasaba demiryollarının hinterlandını oluşturuyordu. Her iki demiryolu şirketi de yeni hattın Deutsche Bank tarafından döşenmesi halinde, bölgenin kendi nüfuz alanları olmaktan çıkacağının bilincindeydiler.

Fransa'nın Osmanlı büyükelçisi Paul Cambon.

Fransızlar bir yandan İstanbul'da Büyükelçi Paul Cambon'un desteğiyle İzmir-Kasaba demiryolunu uzatmak için imtiyaz elde etmeye çalışıyorlardı. Büyükelçi Cambon 12 Ocak 1893 tarihinde padişaha sunduğu arizasında açıkça Almanlara verilen imtiyazın telafisi için "Fransa sermayedarlarına Anadolu'nun başka taraflarında bazı demiryolu imtiyazı" talep ediyordu. Bu sayede "Padişah Hazretleri birtakım ciddi siyasi müşkülattan vareste olacakları gibi, Fransa efkâr-ı umumiyesi dahi böyle mühim bir müşkilin hâkimane bertaraf edilmesinden dolayı pek ziyade müteşekkir" olacaktı.[40] Fransa sefiri bundan beş gün önce de bizzat Babıâli'ye giderek sadrazam ile görüşmüş ve Nagelmakers'e istediği imtiyazın verilmemesini hesap sorar bir üslupla gündeme getirmişti. Bunun üzerine kendisine, "sırf umur-ı dahiliye ve nafıadan olan bu gibi maddelerde" yabancı sefirlerin "Babıâli'yi tazyik etmesi ca-yi teessür ve teessüf olduğu münasib bir lisan ile beyân olunmuş"tu.[41] Helfferich, Büyükelçi Cambon'un imtiyaz taleplerinin reddedilmesini, Fransa Cumhuriyeti'ne karşı yapılmış bir saygısızlık olarak nitelediğini yazıyor.[42] Cambon'un Deutsche Bank imtiyazı elde ettikten sonra da şirketin işini zorlaştırma çabalarını sürdürdüğü anlaşılıyor. Örneğin Eskişehir-Konya hattının piyasaya çıkarılan tahvillerinin Fransız Lyone Bankası'nda işlem görmesine karşı çıkmış, bankanın müdürü Lumvani'yi "Almanya'ya hizmet" etmek ve "Fransızlık şanına" yakışmamakla suçlamıştı.[43]

İngilizlerin tepkileri Fransızlarınkinden de sert oldu. Önce 12 Aralık 1892 tarihinde İngiliz Büyükelçiliği tercümanı Babıâli'ye gelerek "Konya demiryolu hattı imtiyazının İngiliz menafiini ihlal edeceği beyanıyla" imtiyazın verilmesinde acele edilmemesini istemişti.[44] Ardından 5 Ocak 1893 tarihinde İngiliz Büyükelçisi Sir Clare Ford, Konya

Anadolu Demiryolu inşaat şirketi çalışanlarının Anadolu yaylalarında çıktıkları bir gezide çektirdikleri bir hatıra fotoğrafı.

imtiyazının Almanlara verilmesinin İngiliz çıkarlarına zarar vereceği düşüncesini resmen Babıâli'ye iletti.[45] Sir Clare Ford Osmanlı yönetimini böyle bir durumda İngiliz filosunun İzmir önlerinde yapacağı bir gösteriyle tehdit ediyordu.[46] İngiliz büyükelçisini Rus ve Fransız elçileri de desteklemekteydiler. İngiliz basını da, Anadolu'da ilk demiryolunu kendileri inşa ettikleri ve bu nedenle Anadolu Demiryolu imtiyazlarında öncelik hakkına sahip oldukları halde, Abdülhamit'in Konya imtiyazını Almanlara vermesini kızgınlıkla karşılamıştı.[47]

Görüldüğü gibi Abdülhamit'e çeşitli çevrelerden tehditler yağıyordu. İngilizler öncelikle Konya'ya daha sonra da oradan Bağdat'a kadar bir demiryolu inşa edilecekse, bunun İzmir-Aydın Demiryolu Şirketi tarafından yapılması gerektiğini ileri sürüyorlardı. Gerekçe olarak da bölgenin İzmir-Aydın Demiryolu'nun hinterlandı olduğunu gösteriyorlardı. Ancak 26 Ağustos 1890 tarihinde Sadaret'e yazılmış bir tezkereden de anlaşıldığına göre Osmanlı yönetimi imtiyazı İngilizlere vermemek konusunda son derece kararlıydı.[48]

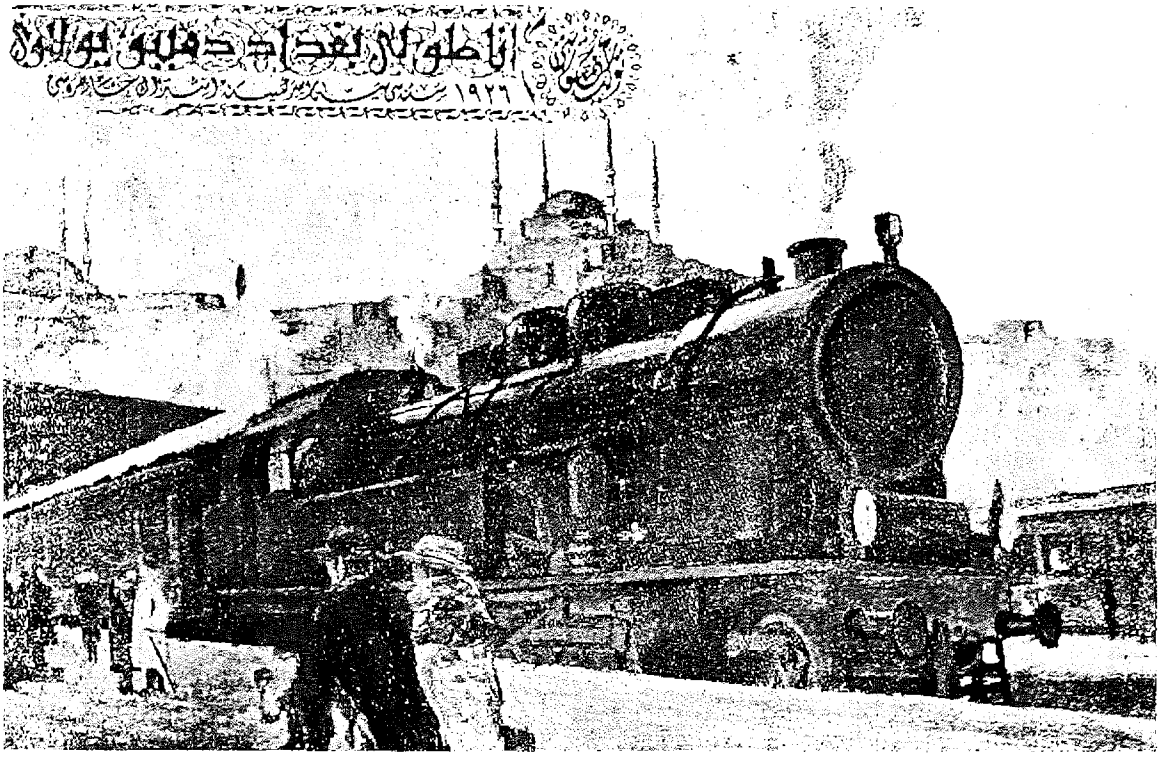
İngiliz ve Fransızların bu şiddetli muhalefeti üzerine Prens Radolin 3 Ağustos 1893 tarihinde *Kölnische Zeitung* gazetesinde bir makale yayımlamıştı. Radolin kendilerine yapılan muhalefetin olumsuz etkilerini aşağıdaki cümlelerle yorumlamıştı: "Anadolu Demiryolları'nın temdidi imtiyazını istihsal için icra olunan siyasi desiseler ve teşebbüslerin emsali hiçbir vakitte görülmemiştir. Büsbütün ticarete müteallik olan şu meseleye büyük bir mesele-i politikiyye rengi verilmiş ve hatta İngiltere Devleti münâsebât-ı kadime ve dostanesini kat' edeceğini bildiren tehdid beyanına kadar gitmiştir. Fransızlar Alman sermayedarlarına verilecek imtiyazat mukabilinde kendilerine imtiyazat itasını talep eylemekte idiler. İngiltere Devleti ise tehdidlerde bulunu-

yor idi. Almanların iddiaları reddolunmak derecesine gelmiş idi."[49]

Ruslar ise, kendilerine savaş tazminatı olarak ayrılan Konya ilinin âşâr gelirinin, Konya demiryolu garanti ödemelerine karşılık gösterileceği kaygısını taşıdıklarını belirtiyorlardı. Halbuki ilerde görüleceği gibi Eskişehir-Konya Demiryolu'na, Konya'nın değil, Trabzon ve Gümüşhane sancaklarının vergi geliri ayrılacaktı. Rusya'nın asıl sorunu İngiltere ve Fransa gibi demiryolunun Almanlar tarafından yapılması değil, Anadolu'da demiryolu inşasının imparatorluğu güçlendireceği kaygısıydı. Osmanlı Devleti'nin güç kazanması, Rusların imparatorluğun parçalanmasına yönelik geleneksel politikaları açısından sakıncalıydı. Rus basını Anadolu Demiryolu'nun uzun dönemde askeri açıdan kendilerini tehdit edeceğini savunuyordu. Örneğin *Nvoye Vremya* gazetesi eğer Anadolu demiryolu Erzurum'a kadar uzatılırsa Osmanlıların kendilerine karşı avantaj sağlayacağını iddia ediyordu. Yazar, "Devlet-i Âliye şimdilik serbesti-i hareketini muhafaza etmiş ise de bi't-tecrübe sabit olduğu vechile ileride Rusya aleyhine taarruzda bulunması melhuz olmakla bizim de yalnız cihet-i garbiyyede değil fakat cihet-i cenubiyyede dahi esbab-ı müdafaamızı ikmal etmemiz gerekmektedir" şeklinde görüşlerini açıklıyordu.[50]

İngiltere, Fransa ve Rusya'dan gelen baskıların padişahı etkilememesi olanaksızdı. Büyükelçi Radolin 8 Ocak 1893 tarihinde Abdülhamit'in kendisine söz konusu tehditler nedeniyle geceleri gözüne uyku girmediğini söylediğini yazmıştır.[51] Gerçekten de sultan, Deutsche Bank yetkililerine söz vermiş olduğu halde, tüm ocak ayı boyunca ve şubat ayı ortalarına kadar imtiyaz sözleşmesinin imzalanmasını sürekli ertelemişti. Büyükelçi Radolin Dışişleri Bakanlığı'na ve Başbakan Caprivi'ye yazdığı raporlarda, Abdülhamit'in Ankara-Kayseri ve Eskişehir-Konya imtiyaz sözleşmesini imzalamaktan her seferinde çeşitli bahanelerle kaçındığını sıkıntılı bir ifadeyle bildiriyordu. Abdülhamit'in bu şekilde meseleyi sürüncemede bırakmasının nedenleri arasında, tehditlerden duyduğu endişe kadar, rakipleri birbirine karşı oynayarak en iyi koşulları sağlama düşüncesi rol oynamış olabilir. Nitekim Radolin'in 30 Ocak tarihli raporundan, padişahın Ereğli ile Ankara arasında da demiryolu yapılmasını talep ettiği anlaşılmaktadır. Ayrıca sultan, devletin demiryolunu satın alma hakkının saklı kalması koşulunu ileri sürmektedir.[52] Ancak Anadolu Demiryolu Şirketi adına görüşmeleri sürdüren Kaulla, Abdülhamit'in sonradan dayattığı bu koşulların hiçbirini kabul etmemiştir.

İngiltere'nin Konya demiryolu imtiyazının Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verilmesine karşı gösterdiği direnç, Alman ve İngiliz Dışişleri Bakanlığı yetkililerince gerçekleştirilen bir dizi görüşme sonunda kırılmıştı. İngilizlerin direncinin kırılmasında, Alman yetkililerin İngiltere'nin Mısır politikasına karşı gösterdikleri anlayışlı tutumdan vazgeçmeleri tehdidi en önemli rolü oynamıştı.[53] Fransızları yumuşatmak içinse, Osmanlı İmparatorluğu'nun bir sus payı vermesi gerekmişti. Abdülhamit, Anadolu Demiryolu Şirketi'nin de onayını alarak, İzmir-Kasaba Demiryolu Kumpanyası'na sahip oldukları demiryolunu Alaşehir üzerinden Afyonkarahisar'a kadar uzatma imtiyazı vermişti. Deutsche Bank'ın Konya imtiyazını elde etmesinden kısa bir süre sonra ise, Fransızlar Beyrut-Şam-Halep demiryolu imtiyazını elde ettiler.[54] İngilizler ve Fransızların tepkileri bir ölçüde yumuşatıldıktan sonra, 15.2.1893 tarihinde Anadolu Demiryolu Şirketi ve Osmanlı hükümeti yetkilileri, Ankara-Kayseri ve Eskişehir-Konya demiryolu imtiyaz sözleşmesini imzaladılar.[55]



Anadolu Demiryolu Şirketi'nin bir broşürünün kapak resmi.

Sözleşme imzalandıktan sonra Düyun-ı Umumiye İdaresi'ndeki İngiliz, Fransız ve Rus delegeleri, Osmanlı İmparatorluğu'na Konya imtiyazı konusunda bir güçlük daha çıkardılar. Söz konusu üyeler Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin Anadolu Demiryolu Şirketi adına vergi toplama görevini üstlenmesine karşı çıktılar. Bilindiği gibi Düyun-ı Umumiye Konseyi bu zamana kadar Osmanlı topraklarında inşa edilen demiryollarında, kilometre garantisine karşılık olarak gösterilen vergilerin toplanmasında aracılık etmişti.

Abdülhamit Düyun-ı Umumiye Konseyi'ndeki Osmanlı komiseri Mehmet Murat Bey'le konu hakkında görüşüp, alınabilecek önlemleri tartıştı. İdarenin aracılık görevini kabullenip kabullenmeyeceği konusunda yapılacak oylamada İngiliz, Fransız delegeleri ile Osmanlı Bankası temsilcilerinin ret; Alman, Avusturyalı ve İtalyan delegelerinin ise kabul oyu kullanmaları bekleniyordu. Bu durumda Osmanlı Devleti temsilcisi Hamdi Bey'in oyu belirleyici olacaktı. Bu nedenle Düyun-ı Umumiye Konseyi Yönetim Kurulu Başkanı Herr Berger sorunun oylanacağı gün Hamdi Bey'in oylamaya katılmamasını sağlamaya çalışıyordu. Ancak Abdülhamit'in istekleri doğrultusunda davranan Mehmet Murat Bey'in Hamdi Bey'i tehdidi onun da oylamaya katılması sonucunu doğurdu.[56] Böylece Eskişehir-Konya hattının yapım çalışmalarına başlayabilmek için, ortaya çıkan son engel de aşılmış oluyordu.

15 Ocak 1893 tarihinde imzalanan imtiyaz sözleşmesi ile birlikte Osmanlı demiryolları tarihinde, hatta daha genel anlamda Osmanlı iktisadi ve siyasi tarihinde yeni bir dönem başlıyordu. Görüldüğü gibi Deutsche Bank önderliğindeki konsorsiyum, bu kez demiryolu imtiyazını 1888 yılındaki gibi kolaylıkla elde edememişti. İmtiyaz mücadelesini yürütenlerin kimlikleri Anadolu'da

demiryolu inşasının yalnız ekonomik değil, önemli ölçülerde politik sonuçlar da taşıdığını gösteriyordu. Gerçekten de imtiyaz mücadelesini yürütenler en az demiryolu şirketleri yöneticileri kadar, ilgili devletlerin –özellikle İstanbul Büyükelçilikleri olmak üzere– Dışişleri Bakanlığı ve diğer kurumlarının üst düzey temsilcileri olmuştur. Osmanlı ordusundaki Alman Kurmay Heyeti Başkanı von der Goltz Paşa, Almanya'nın İstanbul Büyükelçisi Radolin, Başbakan Caprivi, hatta İmparator II. Wilhelm'in bizzat imtiyazı elde etme sürecinde yer almaları yukarıdaki gözlemimizi doğrulayan somut örneklerdir.

İngiliz ve Fransızların bu kez görülmedik ölçüde sert bir muhalefet sergilemeleri de, Alman İmparatorluğu'nun Osmanlı topraklarında giderek artırmakta olduğu ekonomik ve politik etkinliğin artık kendileri için tehlikeli boyutlara ulaşmış olmasından kaynaklanmaktadır. Her iki devlet yöneticileri de Deutsche Bank önderliğinde Almanya'nın Anadolu'da kazanmakta olduğu nüfuzun, kendi çıkar alanlarını tehdit edici bir nitelik kazandığının bilincindeydiler. Özellikle Konya hattı siyasi açıdan taşıdığı önemin yanı sıra, açıkça İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba demiryollarının hinterlandını Alman denetimi altına alarak, her iki demiryolunun gelişme şansını ortadan kaldırıyordu.

1 7 Cemaziyelahir 1304 Tarihli Zabıtname Suretidir, *B.O.A.*, A. MKT. MHM, 498/79.

2 Belçika Kralı Tarafından Zat-ı Şevketsimat Hazreti Tacdarileri'ne Takdim Kılınan Name'nin Tercümesidir, *B.O.A.*, Y. EE, 62/16.

3 *B.O.A.*, Y. PRK. TKM, 29/16.

4 *B.O.A.*, Y. PRK. BŞK, 23/94.

5 *B.O.A.*, Y. EE, 5/38.

6 *B.O.A.*, DH. MKT, 1713/62. Bu başvuru için ayrıca bkz. *The Memoirs of Ismail Kemal Bey*, ed. S. Story, Londra, 1920, s. 240

7 Mösyö Cotard Tarafından Verilen 8 Nisan 1891 Tarihli Varaka'nın Tercümesidir, *B.O.A.*, Y. EE, 140/6.

8 Şakir Paşa'nın 27 Mart 1891 Tarihli Arizası, *B.O.A.*, Y. EE, 140/6.

9 *B.O.A.*, Y. PRK. BŞK, 32/14.

10 Yaver-i Ekrem Hazreti Padişahi Devletlu Derviş ve Şakir Paşalar Hazıratına, Baron de Stelter, *B.O.A.*, Y. MTV, 67/12.

11 Şakir ve Derviş Paşaların arizası, *B.O.A.*, Y. MTV, 67/12.

12 *B.O.A.*, Y. PRK. TNF, 2/58.

13 *B.O.A.*, Y. PRK. EŞA, 15/34.

14 *B.O.A.*, Y. PRK. BŞK, 24/4. Padişah bu kez Goltz'a Alman İmparatoru'nun himayesi sağlanabilirse, hattın en azından Sivas'a kadar uzatılacağı umudunu dile getirmişti. Ancak Kaulla'nın Ankara-Sivas hattını öncelikli görmediği anlaşılıyor. Alfred Kaulla bu nedenle Osmanlı yöneticilerinin baskılarını "mezkûr hat için şimdiden bir şey denilemeyip evvel emirde güzergâhının fennen keşfi ve mesarif-i inşaiye miktarının bilinmesi lazım geleceğini" belirterek ustaca geçiştirmeye çalışıyordu, bkz. *B.O.A.*, Y. A. Hus., 251/177.

15 Max Schlagintweit, *Reise in Kleinasien*, Münih, 1898.

16 Burhan Oğuz, *Yüzyıllar Boyunca Alman Gerçeği ve Türkler*, İstanbul, 1983, s. 182, 183.

17 Joseph Grunzel, *Die wirtschaftlichen Verhaeltnisse Kleinasiens*, Wien, 1897, s. 25.

18 Bkz. İmbert, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme Hareketleri, Türkiye'nin Meseleleri*, İstanbul, 1981, s. 34.

19 *B.O.A.*, İ. Hus., vesika no. 21 (50/1324-C-21).

20 "Ein Angriff auf das Deutschtum in Anatolien", *Berliner Tageblatt*, 4.5.1905, *Pol. Archiv*, Türkei 152.

21 Karl Kaerger, *Kleinasien, ein deutsches Kolonisationsfeld*, Berlin, 1892, s. 90.

22 E. von Dühring, "Deutschland and die Türkei", *Süddeutsche Monatshefte*, Eylül 1915, s. 909.

23 Sigmund Schneider, *Die deutsche Bagdadbahn und die projectierte Überbrückung des Bosporus in ihrer Bedeutung für Weltwirtschaft und Weltverkehr*, Viyana ve Leipzig, 1900, s. 40.

24 Freiherr Colmar von der Goltz, *Anatolische Ausflüge*, Berlin, (tarihsiz), s. 272. *B.O.A.*, Y. A. Hus., 267/26.

25 *B.O.A.*, DH. MKT, 21/11; Kurt Zander, "Einwirkung der kleinasiatischen Eisenbahnen auf die Hebung des Grundbesitzes", *AfEW*, Berlin, 1894, s. 944-947.

26 *B.O.A.*, MV., 101/36; *B.O.A*, İ. Hus., no.12. Anadolu'ya muhacir iskânının Osmanlı/Türkiye tarihi bağlamında analizi için bkz. Wolf-Dieter Hütteroth, "The Influence of Social Structure on Land Division and Settlement in Inner Anatolia", *Turkey: Geographic and Social Perspectives*, ed. P. Benedict, E. Tümertekin, F. Mansur, Leiden, 1974, s. 19-47.

27 *B.O.A*, Y. PRK. KOM, 8/14.

28 Memorandum communicated by Lord Revelstoke, 21 Nisan 1903, *B.D.*, Vol. 2, No. 218, s. 189, 190. İlber Ortaylı, "19. Yüzyıl Ankara'sına Demiryolunun Gelişi ve Bölgedeki Üretim Eylemlerinin Değişimi", *Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadi ve Sosyal Değişim, Makaleler 1*, Ankara, 2000, s. 112-118.

29 E.R. Johan Brünner, *De Bagdadspoorweg*, Groningen, Djakarta 1956, s. 401.

30 Donald Quataert, "Limited Revolution: The Impact of the Anatolian Railway on Turkish Transportation and the Provisioning of Istanbul, 1890-1908", *The Business History Review*, Vol. 51, No. 2 (Summer 1977), s. 142, 159.

31 Manzenreiter, s. 64, 65.

32 *B.O.A.*, Y. EE, 1/48.

33 "Hariciye Nezareti'ne 14 Kanunuevvel Sene 92 Tarihli Berlin Sefaret-i Seniye'sinden Varid Olan 291 Numaralı Telgrafnamenin Tercümesidir", *B.O.A.*, Y. A. Hus., 267/121.

34 Radolin'den Caprivi'ye 23.12.1892 tarih, 199 nolu rapor, *GP*, Cilt XIV, Bölüm 2, Nr. 3963, s. 447-451.

35 Meclis-i Vükela Mazbatası Sureti, *B.O.A.*, Y. A. Res., 63/6.

36 Radolin'den, Caprivi'ye 23.12.1892 tarih, 199 nolu rapor, *GP*, Cilt XIV, Bölüm 2, Nr. 3963, s. 447-451.

37 Nagelmakers tarafından keşide olunan telgrafnamenin tercümesi, *B.O.A.*, Y. PRK. TKM, 25/18.

38 *B.O.A.*, Y. EE, 140/13. Padişaha yazılan bir başka layihada da imtiyazın Almanlara verilmesinin "bütün Anadolu kıt'a-i merkeziyyesinin bir kavmin daire-i nukutunda bulunmasına" ve "Düyun-ı Umumiye İdaresi'ne varidat-ı devletin bir büyük kısmını yeniden tevni edilmesine" yol açacağı gerekçesiyle karşı çıkılmıştı, bkz. En sadık kulları İsmail imzalı layiha, *B.O.A.*, Y. PRK. TNF 3/149.

39 24 Kanunusani 891 Tarihiyle Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi Müdür-i Umumiyesi'nden Takdim Olunan Arizanın Tercümesidir, *B.O.A.*, HR. TO, 535/9.

40 Fransa Sefiri'nin Arizası Tercümesidir, *B.O.A.*, Y. PRK. EŞA, 16/78.

41 Sadrazam Cevat Paşa'nın maruzatı, *B.O.A.*, Y. A. Hus., 268/105.

42 Helfferich, Cilt III, s. 63.

43 *B.O.A.*, Y. PRK. TNF, 4/28.

44 *B.O.A.*, Y. A. Hus., 268/124.

45 Marschall'dan Hatzfeld'e 6.1.1893 tarih, 4 nolu telgraf, *GP*, Cilt XIV, Bölüm 2, Nr. 3965, s. 452.

46 Radolin'den Marschall'a 9.1.1893 tarihli özel mektup, *GP*, Cilt XIV, Bölüm 2, Nr. 3970, s. 456.

47 Bir örnek olarak bkz. "England and the Porte", *The Standart*, *B.O.A.*, Y. PRK. EŞA, 17/26.

48 Sadaret'e Yazılmış Olan Tezkire-i Hususiye'nin Suretidir, *B.O.A.*, Y. PRK. BŞK, 19/7.

49 *B.O.A.*, Y. PRK. TKM, 29/43.

50 Hariciye Nezareti'ne Petersburg Sefareti'nden gelen tahriratın tercümesidir, *B.O.A.*, Y. A. Hus, 233/53.

51 Radolin'den Marschall'a 9.1.1893 tarihli özel mektup, *GP*, Cilt XIV, Bölüm 2, Nr. 3970, s. 460.

52 Manzenreiter, s. 75-81.

53 William L. Langer, *The Diplomacy of Imperialism 1890-1902*, New York 1951, s. 635. Eugene Staley, *War and the Private Investor*, New York, 1935, s. 149, 150.

54 Edmund Nauman, *Von Goldnen Horn zu den Quellen des Euphrat, Reisebriefe, Tagebuchblaetter und Studien über die Anatolische Türkei und die Anatolische Bahn*, Münih ve Leipzig, 1893, s. 437.

55 Şartname, *B.O.A.*, Y. PRK. TKM, 27/16. Aynı dosyada bkz. Fransızca olarak "Convention". Ayrıca bkz. Mukavelename, *B.O.A.*, DUİT, 191/12.

56 Bekir Sıtkı Baykal, *Das Bagdad-Bahn Problem*, Freiburg im Breisgau, 1935, s. 39-40.

10

ESKİŞEHİR – KONYA DEMİRYOLU

Yeni imtiyaz sözleşmesinde, taraflar Eskişehir-Konya demiryolu için belirledikleri 13.800 frank kilometre garantisinin, Trabzon ve Gümüşhane sancakları âşâr geliriyle karşılanmasını kararlaştırmışlardı.[1] Bu hattın yapımına derhal başlanacaktı. Ancak Anadolu Demiryolu Şirketi, Osmanlı maliyesinin içinde bulunduğu sıkıntıyı göz önüne alarak 13.800 franklık kilometre garantisinin 5000 frankı aşan kısmından vazgeçmeyi kabul ediyordu.[2] Bu karşı garanti daha sonraki yıllarda Anadolu Demiryolu Şirketi lehine hafifletildi.

Ankara-Kayseri hattının kilometre garantisi ise daha sonraki gelişmelere bırakılmıştı. Sözleşmenin 36. maddesi Ankara-Kayseri demiryolunun inşasına, gerekli etütler yapılıp iki tarafın da onayladığı bir kilometre garantisi saptandıktan sonra başlanacağını belirliyordu. Böylece Anadolu Demiryolu Şirketi pek istek duymadığı bu hattın yapımını başka bir şirkete kaptırmadığı gibi, ileriki bir tarihe de ertelemiş oluyordu.[3] İleride görüleceği gibi Anadolu Demiryolu Şirketi, Ankara-Kayseri hattının yapımına hiçbir zaman başlamayacaktır. Nitekim 1903 Bağdat demiryolu sözleşmesinde bu hattın yapımına hiç değinilmemiştir.[4]

Anadolu Demiryolu Şirketi, imtiyaz sözleşmesi imzalandıktan sonra finansman sorunlarını çözümleyerek, inşa faaliyetine girişti. Şirketin kuruluş sermayesi 45 milyon franktan 60 milyon franka çıkarılmıştı. Ayrıca faiz tabanı %5 olan 80 milyon franklık II. seri tahviller piyasaya sürüldü.[5] Eskişehir-Konya demiryolunu döşeyecek inşaat şirketi sorunu, bir süre için gündemin temel maddesini oluşturuyordu. İzmit-Ankara hattının inşası sürecinde, Anadolu Demiryolu Şirketi ile Anadolu Demiryolları İnşaat Şirketi arasında sürtüşmeler çıkmıştı. Kühlmann, Siemens'e artık G. Vitali ile çalışmayacağını bildirmişti. Uzun tartışmalardan sonra 1894 yılının Mart ayında "Eskişehir-Konya Demiryolu İnşaat Şirketi" kuruldu. Yeni şirkette Philipp Holzmann teknik yönetici olarak yine işinin başındaydı, ama bu kez Vitali'nin "Régie générale des Chemins de fer" adlı Fransız şirketi kuruluşta yer almıyordu.[6] Bundan böyle demiryolu inşaatını yürütmek üzere Almanya'dan çok sayıda mühendis Osmanlı İmparatorluğu'na uzun yıllar kalmak üzere geleceklerdi. Bu mühendisleri anavatanlarından uzaklarda ve oldukça zor koşullarda çalışmaya teşvik eden nedenler, sunulan ekonomik koşulların çekiciliği ve Doğu'nun gizemli atmosferinde mesleki anlamda kendilerini geliştirme potansiyeliydi.[7]

Konya demiryolu inşa çalışmaları başlarken, daha sonra Anadolu Demiryolu Şirketi genel müdürü olacak olan Alman araştırmacı Kurt Zander, Anadolu demiryolları üzerine ilk çalışmasını yayımlıyordu. Zander o zamana

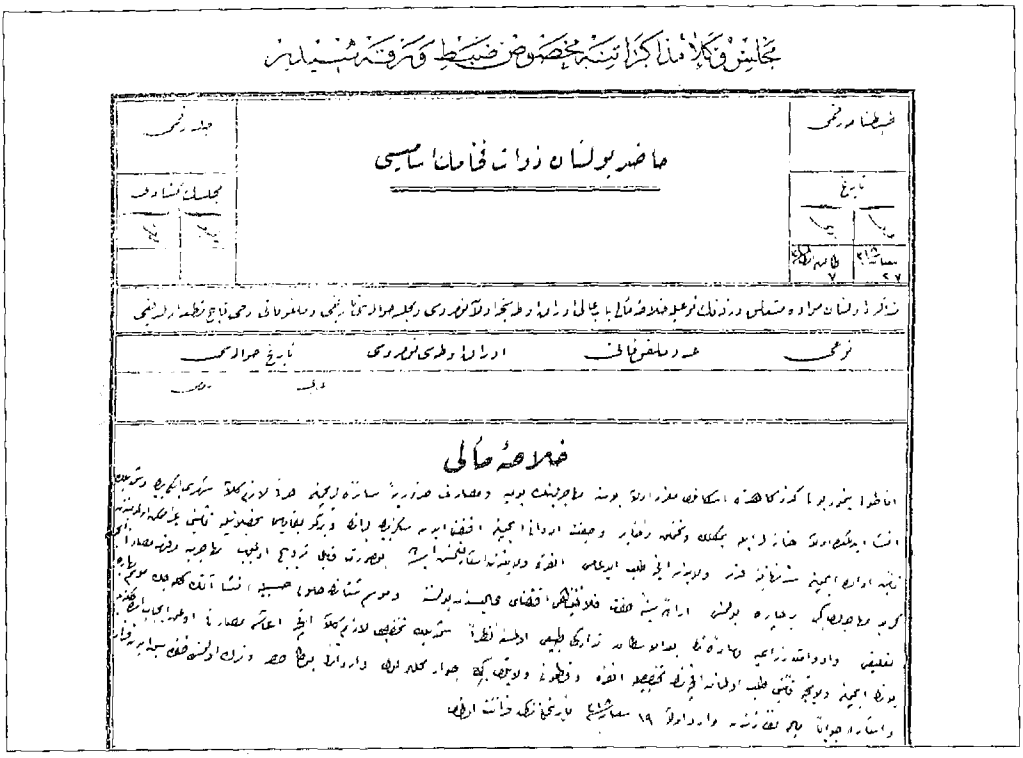
kadar işletmeye açılmış olan hatların geçtiği bölgelerde âşâr vergisinin ulaştığı miktarı hesaplamıştı. Vergideki artışlar üretimin de artmış olduğunu gösteriyordu. Zira âşâr, üründen pay şekilde toplanan bir vergiydi. Zander'in hesaplarına göre İzmit, Ertuğrul ve Kütahya, Ankara sancaklarında durum Tablo 6'daki gibidir:[8]

Görüldüğü gibi Zander yaptığı hesaplamalarla demiryollarının, bölgede üretimi teşvik ettiği görüşünü savunuyordu. Bu görüşte önemli bir gerçek payı vardı. Ancak bölgedeki tüm vergi geliri artışlarını demiryolunun etkisiyle açıklamak konusunda ihtiyatlı olmak gerekiyordu. Zira Zander'in belirttiği artışlarda, genel fiyat düzeyi yükselişi ile Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin vergi toplama yöntemlerinde sağladığı etkinliğin de payı vardı. Belirtmek gerekir ki, demiryoluyla ilgisi olmayan Trabzon ve Gümüşhane sancaklarında da, Düyun-ı Umumiye görevlilerinin vergi toplamasıyla birlikte vergi miktarında önemli artışlar kaydedilmişti.[9]

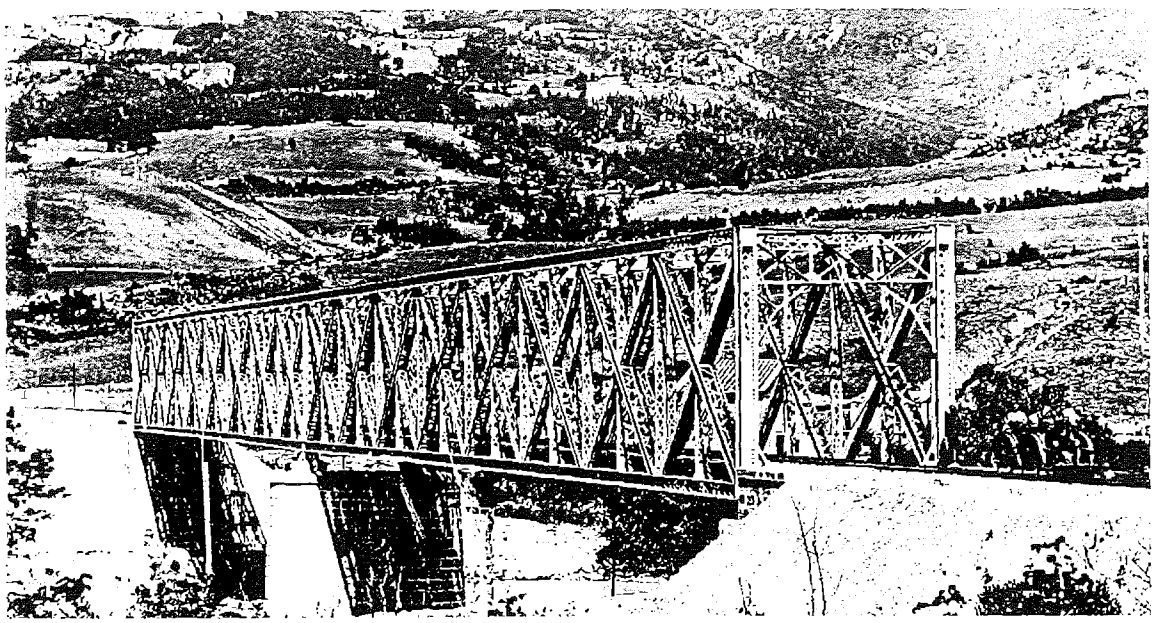
Ancak Anadolu Demiryolu'nun hizmete girmesinden itibaren Osmanlı yöneticilerinin beklentilerini hem güvenlik hem de üretim ve dolayısıyla vergi artışı bağlamında karşılamaya başladığı da bir gerçektir: İlgili bölümde Ankara demiryolu kente ulaştıktan sonra asayişin düzeldiğinden, vergi gelirlerinin yükseldiğinden söz edilmiş, üretim artışında uygulanan iskân politikasının önemi de vurgulanmıştı. Muhacir iskânı konusuna yönetimin verdiği önemi

Tablo: 6

Yıllar	*Âşâr gelirlerinde artış (kuruş olarak)*	*1889 yılına göre artış (%)*
İzmit Sancağı		
(1.3.1889-28.2.1890)	2.519.220	
(1890-1891)	3.329.098	32.14
(1891-1892)	4.499.357	78.60
(1892-1893)	3.989.947	58.33
(1893-1894)	4.158.271	65.06
Ertuğrul ve Kütahya Sancakları		
(1.3.1889-28.2.1890)	8.791.536	
(1890-1891)	7.600.018	-13.55
(1891-1892)	10.839.192	23.29
(1892-1893)	11.496.365	30.76
(1893-1894)	11.828.034	34.54
Ankara Sancağı		
(1.3.1889-28.2.1890)	3.205.244	
(1890-1891)	2.214.349	33.03
(1891-1892)	3.646.711	13.77
(1892-1893)	4.962.933	54.83
(1893-1894)	5.521.247	72.25



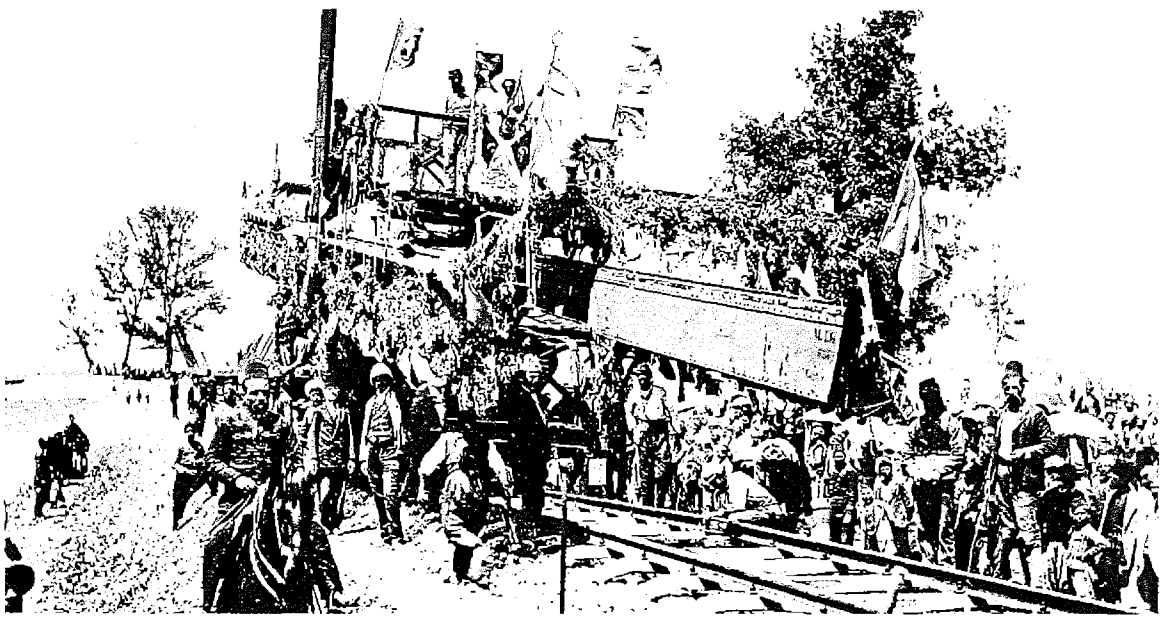
Osmanlı İmparatorluğu'ndan koparılan topraklardan göç eden ve tarım tekniklerini daha iyi bilen Rumeli göçmenleri hat boyuna yerleştirilerek nüfus yoğunluğu sorunu çözümlenmişti. Bu konudaki belgelerden 20 Aralık 1900 tarihli Meclis-i Vükela kararında, "Anadolu demiryolu güzergâhında iskânları mukarrer olan Bosna muhacirlerinin yevmiye ve mesarif-i zaruriye-i saireleri için ... ve şimdilik inşa edilmekte olan olan haneler ile yemeklik ve tohumluk zehairi ve çift edevatı için" gereken meblağın sağlanacağı kaynaklar belirtiliyordu. B.O.A., *MV.*, 101/36.



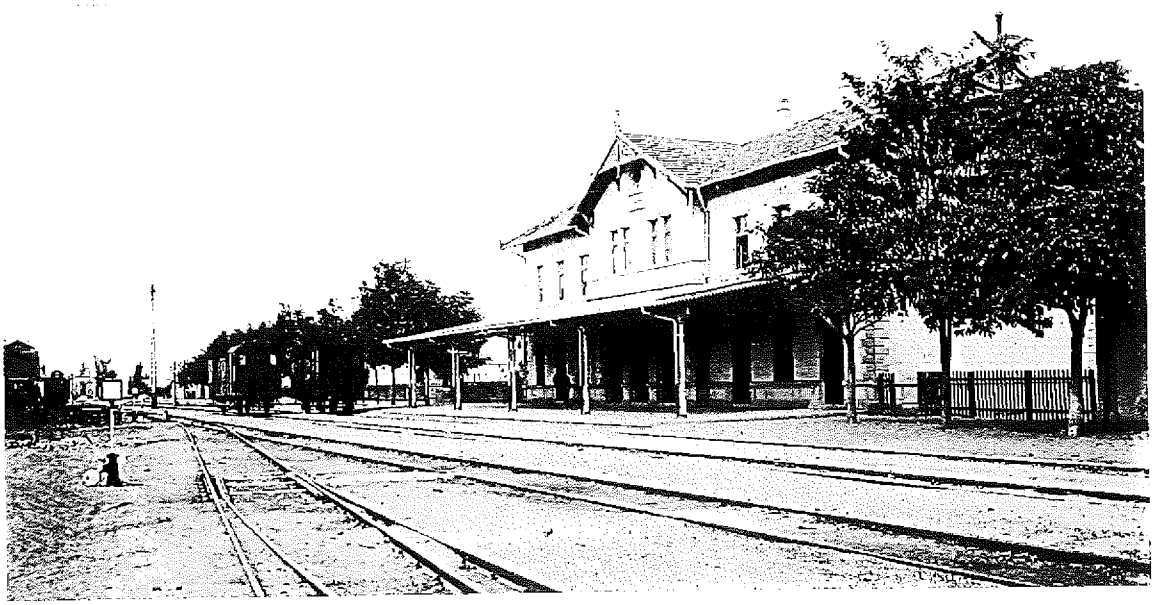
Anadolu Demiryolu Kumpanyası'nın inşa ettiği bir köprünün 1895 tarihli fotoğrafı.

1896 yılında hizmete giren Konya istasyonu.

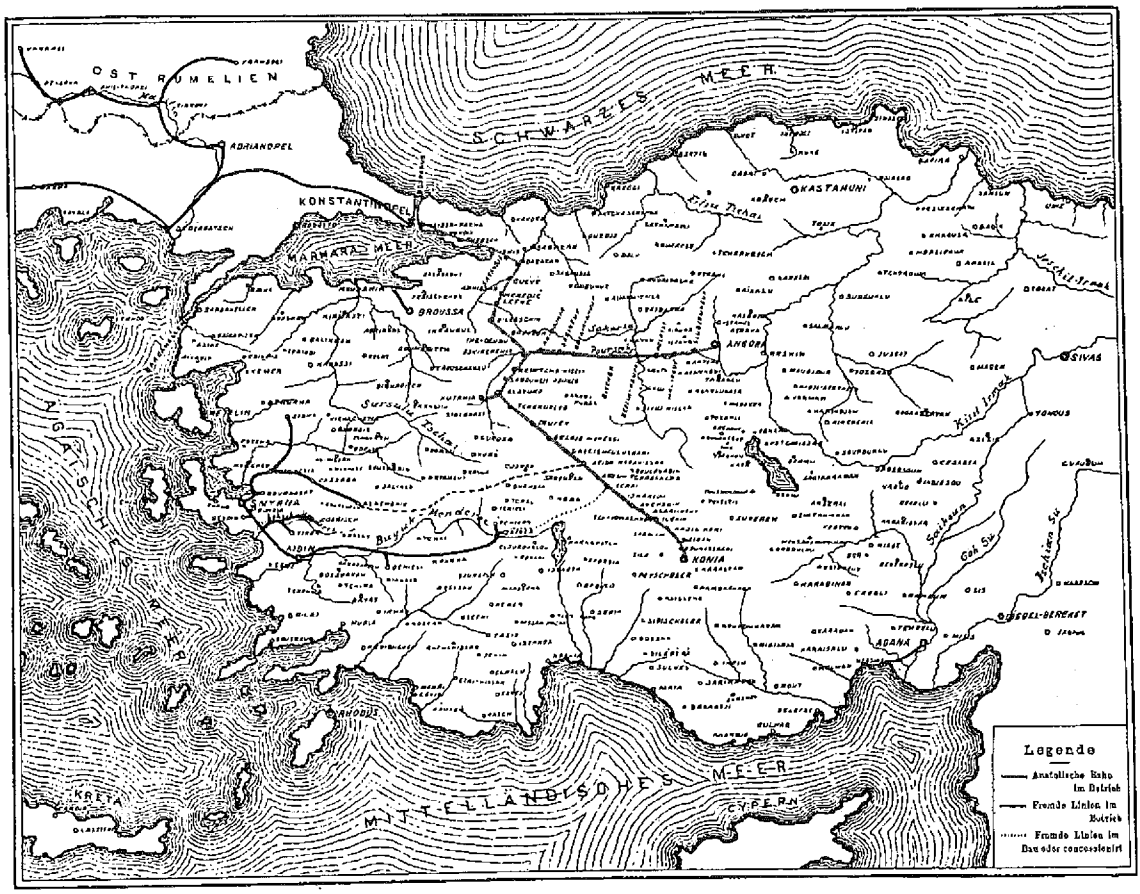
somutlaştırmak için daha önce belirtilenlere ilave olarak bazı örnekler verilebilir. Ankara hattının tamamlanmasından kısa bir süre sonra, 5 Haziran 1893 tarihli "Umum Muhacir Komisyonu"nun bir raporunda "Anadolu şimendüfer hattı güzergâhında ... araziyi haliyeye peyderpey sevk edilmekte olan muhacirînin... sefalet çekmemeleri için nakil muamelatı" esnasında uygulanacak indirimler ve diğer kolaylıklar konusu gündeme getirilmişti.[10] Hat boyu Rumeli göçmenlerinin yerleştirilmesi uygulamasının kesintisiz



Eskişehir-Konya hattında demiryolu inşa çalışmaları.



1896 yılında hizmete giren Konya istasyonu.



1896 yılı itibariyle Anadolu Demiryolu hatlarının durumu.

olarak sürdürüldüğünü gösteren bir örnek de, 20 Aralık 1900 tarihli Meclis-i Vükela kararıdır. Bu belgede, "Anadolu Demiryolu güzergâhında iskânları mukarrer olan Bosna muhacirlerinin yevmiye ve mesarif-i zaruriye-i saireleri için ... ve şimdilik inşa edilmekte olan olan haneler ile yemeklik ve tohumluk zehairi ve çift edevatı için" gereken meblağın sağlanacağı kaynaklar belirtiliyordu.[11] Bundan iki ay önce Hazine Şehriyari Tahsin Bey'in yazdığı rapor da benzeri şekilde, "muhacirin-i merkumenin bir an evvel iskânları" üzerineydi.[12] Bu önlemler demiryolunun getirdiği taşıma ve sulama olanaklarıyla birlikte bölgeyi tarım ambarı haline getirmiş, arazi fiyatları da yükselmişti. Osmanlı köylüsü buğday üretimini ikiye ve bazı yerlerde üçe katlamış ve kendisi için yeterli olan ürünün fazlasını demiryolu sayesinde başka bölgelere pazarlar duruma gelmişti. Artık Osmanlı ordusu Anadolu ununun yapılan ekmekle beslenmeye başlamıştı.[13] İleride Oppenheim'ın hat boyunun iskân edilmesi üzerine yazdığı ilginç rapor[14] ve Osmanlıların bu doğrultudaki çabaları gündeme gelecek.

Eskişehir-Konya demiryolu çalışmaları da öncekiler gibi başarıyla sürdürülmüş, raylar 29 Temmuz 1896 tarihinde Konya istasyonuna ulaştırılmıştı. Böylece sözleşmede belirlenen tarih bir kez daha aşılmamış oluyordu. Bundan böyle İstanbul'dan Konya'ya saatte ortalama 23-28 kilometre hız yapan yolcu trenleri[15] ile iki gün içinde ulaşmak mümkün hale gelmişti.[16] Artık Deutsche Bank önderliğindeki konsorsiyum, Anadolu'da Avrupa ile bağlantılı olmak üzere bin kilometrenin üzerinde bir demiryolu ağına sahipti. 1896 yılı itibariyle Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demiryolu uzunlukları Tablo 7'deki gibiydi:[17]

Tablo: 7

I. AVRUPA'DA

	Uzunluk (km)
a) Edirne-Filibe-Bellova, Edirne-Dedeağaç, Selanik-Üsküp-Sibeçke, Üsküp-Mitroviça	1265
b) Selanik-Manastır	218
c) Selanik-Dedeağaç (Yapımı tamamlanmadı)	500
Toplam	1983

II. ASYA'DA

	Uzunluk (km)
a) Haydarpaşa-İzmit-Eskişehir-Ankara	578
b) Eskişehir-Konya	440
c) Mudanya-Bursa	40
d) İzmir-Manisa-Alaşehir ve Manisa-Soma	259
e) İzmir-Aydın-Dinar	515
f) Mersin-Tarsus-Adana	45
g) Yafa-Kudüs	70
Toplam	1947

1 Meclis-i Vükela Müzakeratına Mahsus Zabıtname, *B.O.A.*, MV., 93/74.

2 Mukavelename, *B.O.A.*, DUİT, 191/12. Şartname, *B.O.A.*, Y. PRK. TKM, 27/16.

3 *B.O.A.*, Y. PRK. TNF, 3/69. Helfferich, Cilt III, s. 70.

4 Wangenheim'dan Hollweg'e 2.6.1913 tarihli rapor, Tarabya, *Pol. Archiv*, Türkei 152.

5 Schmidt, s. 68-69.

6 Kühlmann'dan Siemens'e 10.2.1893 tarihli mektup. Helfferich, Cilt III, s. 73, 74.

7 Peter Heigl, *Schotter für die Wüste, Die Bagdadbahn und ihre deutschen Bauingenieure*, Nürnberg, 2004, s. 15.

8 Zander Kurt, "Einwirkungen der kleinasiatischen Eisenbahnen...", s. 24, 25. Bir diğer Alman araştırmacı ürün artışında, Anadolu Demiryolu Şirketi'nin üretkenliği artırıcı yöntemleri öğreterek, ucuza tarım aletleri satarak, köylüyü desteklemesinin belirleyici olduğunu söylemektedir. Bkz. Staab Rud., *Die Unternaehmertaetigkeit Deutscher Banken in Auslaende*, Lörrach (Baden), 1912, s. 31. Yine âşâr gelirlerinin artışından yola çıkarak Anadolu demiryolunun faydalarını vurgulayan bir diğer yazar Schaefer'dir. Carl Anton Schaefer, *Deutsch-türkische Freundschaft*, Berlin, 1914, s. 19. Aynı amaçla taşıma gelirlerinin artışını gösteren bir çalışma için, bkz. Max Schlagintweit, *Verkehrswege und Verkehrsprojekte in Vorderasien*, Berlin, 1906, s. 9.

9 Quatert Donald, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, Çev. Sabri Tekay, Ankara, 1987, s. 69.

10 *B.O.A.*, DH. MKT, 40/25.

11 *B.O.A.*, MV., 101/36.

12 *B.O.A.*, İ. Hus, no. 12.

13 J. A. Zahm, *From Berlin to Bagdad and Babylon*, New York, Londra, 1922, s. 157. Ayrıca bkz. "Central Anatolia and the Bagdad Railway", *The Economist*, 15.11.1913, s. 1079.

14 Oppenheim'dan Bülow'a 29.4.1903 tarihli rapor, Kahire, *Pol. Archiv*, Türkei 152, s. 15, 16.

15 Avusturya Büyükelçiliği'nin 60564 no'lu "Mesopotamische Bahn", başlıklı raporu, *Staatsarchiv Wien*, Ad. Registratur, F 19/32.

16 Max Schlagintweit, *Reise in Kleinasien*, Münih, 1898, s. 29.

17 Heintze, s. 48, 49.

II

ZORLU BİR İMTİYAZ MÜCADELESİ

Almanlar dahi ne kadar dost olsalar da yine kâfirlik itibariyle ve menfaat-i şahsiyeleri ilcasıyla ebedi dostumuz kalamayacaklarından ... ne sair devletlere ne de Almanlara şimendüferler ve limanlar gibi büyük imtiyazlar verilmesinden kesinlikle kaçınılması gerekir.

Düvel-i muazzamanın elyevm Afrika'yı beynlerinde müstemlekat suretiyle taksim etmeleri hep bu gibi teşebbüsat-ı nafia ve muamelat-ı ticariye ile başlamış olan bir politikanın sonucu olduğu gibi Çin'in dahi uğradığı taksim-i felaketin yine düvel-i muazzamanın oralarda birçok şimendüfer ve liman gibi büyük imtiyazata nail olmalarının neticesi olduğu görülmektedir.

6 Nisan 1899 tarihinde padişaha sunulan
"Cevat" imzalı bir layihadan

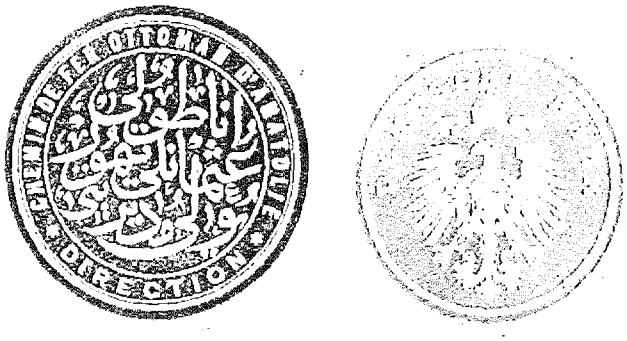
11

ABDÜLHAMİT BAĞDAT DEMİRYOLU İMTİYAZINI ALMANLARA VERMEK İSTİYOR

Daha Eskişehir-Konya hattı çalışmaları tamamlanmadan Abdülhamit, demiryollarının Bağdat'a kadar uzatılması sorununu yeniden gündeme getirdi. Padişah, Radolin'le yaptığı görüşmede, Anadolu Demiryolu Şirketi'nin Ankara-Kayseri demiryolu hattı yapım çalışmalarına başlaması konusunda ikna edilmesini rica etmişti. Aynı konuşmada sultan, demiryollarının Bağdat'a kadar uzatılması isteğini de yinelemişti. Radolin 28.2.1895 tarihli raporunda, başbakana önce sultanın isteklerini, daha sonra da Anadolu Demiryolu Şirketi'nin konu hakkındaki düşüncelerini iletiyordu. Anadolu Demiryolu Şirketi öncelikle Eskişehir-Konya hattının bitirilmesi için çaba gösteriyor, şirket yöneticileri Kayseri hattına başlamadan evvel Konya hattının, masraflarının hiç olmazsa bir bölümünü çıkarır hale gelmesi gerektiğini belirtiyorlardı. Anadolu Demiryolu Şirketi temsilcileri Bağdat'a kadar gerçekleştirilmesi düşünülen demiryoluna ait masrafların karşılanmasının, o günkü koşullarda olanaksızlığını vurgulamışlardı. Radolin yine de Alman mali yetkililerinin padişahı tümüyle hayal kırıklığına uğratmamalarını, görüşmeleri sürdürerek zaman kazanmalarını öneriyordu.

Padişah Abdülhamit Anadolu demiryolunun Bağdat istikametine doğru uzatılması girişimlerinden sonuç alamayınca, 1896 yılının Şubat ayında bizzat Alman İmparatoru II. Wilhelm'e başvurdu. İmparatordan, büyük önem verdiği demiryolu inşa taleplerini gerçekleştirmesi için, herhangi bir uzman Alman firmasının ikna edilmesini rica ediyordu. Sultan bu dileğini, alışılageldiği gibi İstanbul'daki Alman Büyükelçiliği aracılığıyla iletmek yerine, bu işle doğrudan Berlin'deki sefirini görevlendirmişti.[1]

Bu arada Osmanlı İmparatorluğu'na yeni demiryolu imtiyaz başvuruları gelmeye devam ediyordu. Örneğin 1891 yılındaki imtiyaz talebinden hatırlayacağımız Alexis Duparchy ve Charles Cotard bu kez Sarkis Bey'le birlikte Antakya-Diyarbakır arasında inşa edecekleri bir demiryolunu Bağdat üzerinden Basra Körfezi'ne uzatmak için başvuruda bulunmuşlardı.[2] Cotard 24 Mayıs 1895 tarihinde "Süveyş Kanalı İnşaat Sermühendis-i kadimesi, Fransa Devlet Ziraat Nezareti Mecalis-i Kebir azasından Charles Cotard" imzasıyla kaleme aldığı başvurusunda, Basra'dan Bağdat'a bir hat inşa edip bunu Fırat vadisinden Anadolu demiryoluna birleştirmeyi teklif ediyordu. Bu sürece paralel olarak sulama işleri için gerekli olan layihalar tanzim edilecekti. "İmtiyaz Devlet-i Âliye-i Osmaniye uhdesinde bulunacak, hatt-ı mezkûr dünyanın en büyük ticari yollarından (...) Süveyş Kanalı gibi" olacaktı. Osmanlı Devleti'nden "hiçbir masraf ve teminat ve muavenet-i nakdiye" talep edilmiyordu.[3]



Anadolu Demiryolu Şirketi'nin ve Deutsche Bank'ın mühürleri.

Abdülhamit yeni başvuruları Almanları harekete geçirmek için koz olarak kullanmaya çalışıyordu. Aslında imtiyaz talebinde bulunanların getirdikleri olağanüstü cazip teklifler, niyetlerinin gerçekte demiryolu inşası değil, Avrupa'dan Anadolu'nun bağrına doğru uzanan Almanların yeni imtiyazlar koparmasını önlemek olduğunu gösteriyordu. Abdülhamit Konsolos Saurma'ya söz konusu imtiyaz taleplerinden söz ederek, Deutsche Bank'ın bu konudaki tavrını sorgulamıştı. Saurma yanıt olarak, Avrupa para piyasasının o günkü koşullarında herhangi bir mali grubun bu boyutlarda bir demiryolu yatırımına girişemeyeceğini vurgulamıştı. Saurma buna rağmen başvuru yapıldıysa, mutlaka ticaret dışı amaçlar taşındığı biçiminde padişahı uyarmıştı. Saurma gerçekte padişahın da Fransız grubuna imtiyaz vermeyi düşünmediğini, amacının Deutsche Bank yetkililerini demiryolu konusunda harekete geçirmek olduğunu savunuyordu.[4]

Bu konuda Sultan Abdülhamit'e yazılan bir layihada konuya oldukça gerçekçi yaklaşılmıştı. O güne kadar imtiyaz talebinde bulunanlardan hiçbiri demiryolunu Bağdat'a kadar uzatabilecek güçte görünmüyordu. Layihanın yazarına göre Anadolu Demiryolu Kumpanyası "istekli görünmekte ve keşif icrası gibi ciddiyet alametleri göstermiş ise de yapılan tahkikata göre ... bu şirketin mali yapısının hattın Bağdat'a kadar uzatılmasına müsait olmadığı anlaşılmakta" olduğu belirtilerek şirketin amacının vakit kazanmak olduğu vurgulanıyordu. Layihada bu uzun demiryolu projesinin üç bölüme ayrılıp ilk bölümün "uygun şartlar ile namuslu ve kabiliyetli bir şirkete ihale kılınması ve bu kısım tamamen bitirilip işletmeye açıldıktan sonra" diğer bölümlerin gündeme gelmesi öneriliyordu.[5]

1 Manzenreiter, s. 90-93.
2 *B.O.A.*, Y. PRK. TKM, 34/60.
3 *B.O.A.*, Y. PRK. TKM, 34/58
4 Manzenreiter, s. 100, 101.
5 *B.O.A.*, Y. PRK. AZJ, 29/102.

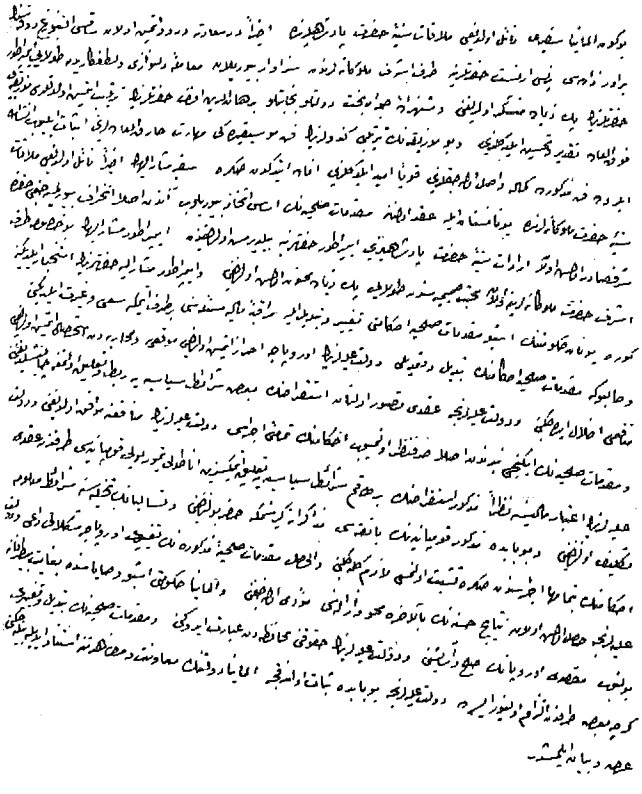
12

DEUTSCHE BANK'IN TEMKİNLİ YAKLAŞIMININ NEDENLERİ

Deutsche Bank'ın Elçilik Müşavirliği'ne yolladığı mektuplardan, o günlerde Bağdat demiryolu konusundaki düşüncelerinin olumsuz olduğu anlaşılmaktadır. Elçilik yetkililerinin Avrupa para piyasasının Anadolu'da yeni demiryolu yapımına olanak vermediği görüşü paylaşılmakta; henüz Haydarpaşa-Ankara hattının gelirlerinde bir yükselme yokken, Eskişehir-Konya hattı ise işletme masraflarını bile karşılayamazken, Deutsche Bank'ın yeni bir demiryolu yapımına başlayamayacağı görüşü savunulmaktadır. Ayrıca Fransızların İzmir-Afyon ya da İngilizlerin İzmir-Aydın demiryollarını Konya-Kayseri doğrultusunda uzattıkları takdirde, Anadolu Demiryolları'nın işletme gelirinin düşeceği kaygısı dile getirilmektedir. Bu nedenle Deutsche Bank yetkilileri de görüşmelerde zaman kazanma taktiği konusunda görüş birliği içinde olduklarını belirtmişlerdir.[1]

Doksanlı yılların ortalarında imparatorluğun iç ve dış güvenlik sorunlarındaki tırmanma, Abdülhamit'in Bağdat demiryolu projesine verdiği önemin artmasına yol açmıştır. 1895-1896 yıllarında Ermeni meselesi Abdülhamit'i en çok zor durumda bırakan konuların başında yer almaya başlamıştı. İngiltere, Fransa ve Rusya Ermeni haklarını koruma görüntüsü altında, imparatorluğun iç işlerine müdahalelerini yoğunlaştırmıştı. Ancak bu üç devletin Ermenilere sağladıkları desteğin boyutları kendi çıkarları tarafından belirlendiğinden, farklıydı. Prens Lobanoff, Radolin'e Ermeni sorununda İngilizleri yalnız bırakmamalarının nedenini, önü alınamaz sonuçlar ortaya çıkmasını engellemek olarak açıklamıştı.[2] Gerçekten de İngiltere Osmanlı topraklarında bağımsız bir Ermeni devleti kurulmasından yanayken, Ruslar kendi ülkelerindeki Ermenileri bağımsızlık mücadelesine itebileceğinden bu duruma karşıydılar. Özellikle Çar II. Aleksandr'ın katliyle Rusya Ermenilere karşı sert bir politika izlemeye başlamış, tam bir despot olan Çar III. Aleksandr Ermenice eğitim yapan tüm okulları kapatarak Ermeni kimliğinin gelişimine ağır bir darbe vurmuştu.[3] Almanlar ise Ermeni sorununda pasif bir tutum takınarak Osmanlı yöneticilerinin güvenlerini kazanmaya devam ediyorlardı.[4] Nitekim Alman belgelerinde İngilizlerin Ermeni sorununu Osmanlılar üzerinde baskı aracı olarak kullanmak istedikleri belirtiliyor. Kont Rotenhan şansölyeye, Avrupa'nın Osmanlı Devleti ya da reformlar arasında bir seçim yapmak zorunda olduğunu yazmıştı. Konta göre diğer büyük güçler reformlar için bastırırken, Almanya ve Avusturya'nın reformlardan yana olması için önemli bir neden yoktu.[5]

Bu arada Abdülhamit yönetiminin başta Ermeniler olmak üzere imparatorluk tebaasını oluşturan milletlerden duyduğu güven bunalımının artmakta olduğu ve bu konuda aldığı önlemler arasında demiryolu istasyonlarında çalışanları tasfiye etmenin de bulunduğu anlaşılmaktadır. Örneğin "hizmet-i umumiyede kullanılacak eşhasın şayan-ı emniyet ve itimat olmaları lazım bulunduğu halde bu sırada şu lüzum bir kat daha teşeddüd olmuş olduğuna nazaran" Haydarpaşa'dan İzmit'e kadar olan istasyonlarda çalışan "Ermeni milletinden ve Van ve Bitlis ahalisinden" olanlar için tahkikat yapılarak güvenilmez unsurların memleketlerine iadesi kararlaştırılmıştı.[6]



Osmanlı-Yunan savaşında Almanya, Osmanlı İmparatorluğu ile ilgili siyasi konulardaki pasif tutumundan vazgeçerek açıkça Osmanlı Devleti'ni desteklemişti. Yunanistan'ın yapılan barış anlaşmasında bazı değişiklikler talep etmesi üzerine, İstanbul'daki Alman büyükelçisi, imparator Wilhelm adına Babıâli'ye açık destek vaat etmişti. Büyükelçi, imparatorun "maksadının Avrupa'nın sulh ve asayişinde Devlet-i Âliyeleri'nin hukukunu muhafazadan ibaret olduğunu" belirtmişti. (Teşrifat-ı Umumiye Dairesi'nin Raporu), B.O.A., Y. PRK. TŞF, 5/21.

Osmanlı yönetimi için gerek içerde çıkan isyanlarda ve gerekse çıkması muhtemel bir savaşta Osmanlı ordularının sevk sorunu büyük önem taşıyordu. Bu nedenle Abdülhamit ülkeyi boydan boya geçen merkezi bir demiryolu ağının önemini giderek daha fazla hissediyordu. Ancak Abdülhamit'in Bağdat demiryolunun yapımına bir an evvel teşvik eden etkenler aynı zamanda, Deutsche Bank'ın Anadolu'da demiryolu yapımına temkinli yaklaşmasına neden oluyordu. Siyasi geleceği şüpheli bulunan bir devletin topraklarında yatırım yapmak rasyonel bir davranış olmazdı. Ayrıca imparatorlukta süregelen ekonomik kriz Osmanlı maliyesinin, değil yeni yapılacak demiryollarının kilometre garantilerini karşılamak, var olanları bile ödeyebilmesini şüpheli kılıyordu.

Deutsche Bank'ın Anadolu'da yeni yatırımlara girişmemesinin Osmanlı İmparatorluğu ile ilgisi olmayan nedenleri de vardı. Tüm mali kuruluşlar gibi Deutsche Bank da kapitalizmin dönemsel bunalımlarından biri olan 1893 krizinden etkilenmişti. Deutsche Bank, Amerika Birleşik Devletleri'nde 1882 yılında ulaşıma açılan Northern-Pasific Demiryolu'nun uzatılması faaliyetine önemli bir sermaye payıyla katılmıştı.[7] Northern-Pasific Demiryolu'nun krizin etkisiyle devlet yönetimine geçmesi, Deutsche Bank için kuruluşundan bu yana karşılaştığı en büyük darbeydi.[8]

Bu nedenle Deutsche Bank'ın önemli ölçüde risk taşıyan yeni bir demiryolu teşebbüsüne girişmesi beklenemezdi. Kaldı ki

para piyasasının içinde bulunduğu koşullar diğer kuruluşları da etkilemiş olduğundan, Anadolu demiryolları konusunda hiçbir mali grubun gerçek anlamda rekabetinden korku duyulmuyordu. Örneğin; Osmanlı Bankası'nın 1895 yılında, Amerika'daki yatırımlarından dolayı krizden gördüğü zarar, yöneticilerinin paniğe kapılmalarına yol açacak boyuttaydı. Bu nedenle Osmanlı Bankası tarafından finanse edilen İzmir-Kasaba ile Bağdat-Şam demiryolu şirketleri, inşa çalışmalarını durdurmak zorunda kalmışlardı.[9]

Osmanlı İmparatorluğu'nun iç ve dış sorunları Deutsche Bank'ı yeni yatırımlar yapmaktan alıkoyarken, bir başka kriz Sultan Abdülhamit'i de bir süre demiryolu sorunundan uzaklaştırdı. 1897 yılında Girit Adası'nda yeni bir ayaklanma patlak verdi. Yunanlılar ayaklanmayı desteklemek amacıyla adaya bir savaş gemisi gönderdiler. Büyük devletlerin bir bunalımı önlemek amacıyla, Girit'e Osmanlı egemenliğinde otonomi sağlanması teklifi, Abdülhamit tarafından kabul edildi. Fakat bu kez Yunanistan adayı tümüyle ilhak etmek niyetindeydi. Sonuçta 18 Nisan 1897 tarihinde Osmanlı-Yunan Savaşı başladı.[10] Savaşta Osmanlı orduları Yunanlıları ağır bir yenilgiye uğrattı.

Osmanlı-Yunan Savaşı'nda Almanya, Osmanlı İmparatorluğu ile ilgili siyasi konulardaki pasif tutumundan vazgeçerek açıkça Osmanlı Devleti'ni desteklemişti.[11] Yunanistan'ın yapılan barış anlaşmasında bazı değişiklikler talep etmesi üzerine, İstanbul'daki Alman büyükelçisi, İmparator Wilhelm adına Babıâli'ye açık destek vaat etmişti. Büyükelçi, imparatorun "maksadının Avrupa'nın sulh ve asayişinde Devlet-i Âliyeleri'nin hukukunu muhafazadan ibaret olduğunu" belirtmişti.[12] Her şeyden önce Osmanlı Devleti'ndeki Alman yatırımlarının tehlikeye düşmemesi için, imparatorluğun bütünlüğü korunmalıydı. Almanların bu tutumu Osmanlı İmparatorluğu'ndaki etkilerinin daha da artmasına yol açmıştı. Bunun yanında Anadolu ve Rumeli'deki Alman demiryollarının asker sevkinde savaş boyunca gördüğü hizmet, Abdülhamit'in demiryollarının askeri önemi konusundaki düşüncelerini güçlendirmişti. Alman Büyükelçisi Marschall von Bieberstein savaşın başta Goltz Paşa olmak üzere Osmanlı ordusundaki Alman komutanların verdiği eğitim sayesinde kazanıldığını belirtiyordu. Büyükelçi, Osmanlı yöneticilerinin Alman yeteneği ve bilgi birikimine güvenlerinin arttığını da vurgulamıştı.[13] Bu savaşta Almanların Osmanlıları desteklemesi bağlamında ilginç bir açıklama da Kannenberg'den gelmişti. Yazar Türklerin Doğu'nun Almanları, Yunanlıların ise Doğu'nun Fransızları olduğunu belirtmişti.[14] Ancak kitabının tamamı Anadolu'nun Almanların işletmeye açabileceği toprak zenginliklerinin araştırılmasına yöneldiğine göre bu sevgi daha çok iktisadi bir karakter taşıyor olmalıydı.

1 Manzenreiter, s. 101, 102.
2 Radolin'den Hohenlohe'ye, *G.D.D.*, Vol. II, 29.10.1895, Petersburg, X. 91-2, s. 346.
3 Haslip, s. 206, 207.
4 Hatzfeldt'den Şansölye Hohenlohe'ye, *G.D.D.*, Vol. II., 1.7.1895, Londra, X. 40, çok gizli, s. 327, 328.
5 Rotenhan'dan Prens Hohenlohe'ye telgraf, *G.D.D.*, Vol. II, 3.8.1895, X. 45, s. 336.
6 Tefrik Komisyonu Riyaset-i Umumisi'ne, *B.O.A.*, DH. TMİK. S., 1/37.
7 Theodor Gertrud, *Friedrich Naumann oder der Prophet des Profits, Ein biographischer Beitag zur Geschichte des frühen deutschen Imperialismus*, Berlin, 1957, s. 72.
8 Helfferich, Cilt II, s. 250-272.
9 *Age*, Cilt III, s. 80, 81.

10 J.A.R. Marriott, *The Eastern Question, An Historical Study in European Diplomacy*, Oxford University Press, 1969, s. 378-385.

11 *The Cambridge History of the British Foreign Policy 1783-1919*, ed. A.W. Wardand ve G.P. Gooch, Vol. III, Londra, 1923, s. 271.

12 *B.O.A.*, Y. PRK. TŞF, 5/21.

13 Marschall'dan Hohenlohe'ye, 5.3.1898, Constantinople, (gizli), *G.D.D.*, Vol. II, XII 559, s. 468. Ahmed Emin Yalman da aynı düşüncededir, bkz. *Turkey in the World War*, New Haven, 1930, s. 38.

14 Karl Kannenberg, *Kleinasiens Naturschaetze*, Berlin, 1897, s. xi.

13

MARSCHALL VON BIEBERSTEIN İSTANBUL'DA

Eğer Almanya Doğu'da ekonomik etkinliğini artırmaya devam ederse, Alman mallarını Alman gemileriyle taşıma sürecini hızlandırabilmek için Haydarpaşa Limanı inşa edilip, oradan Anadolu Demiryolu Bağdat'a kadar bir Alman girişimi olarak ve yalnız Alman malzemesi kullanılarak gerçekleştirilirse, 'tüm Doğu topraklarının tek bir Pomeranyalı askerin kemikleri kadar değer taşımadığı' ifadesi aktüel gerçekliğini yitirmiş tarihi bir anı olarak kalacaktır.

Marschall von Bieberstein

Allah izin verirse bu büyük eseri, Alman parası ve Alman mühendislerin yardımıyla tatbik mevkine koyabiliriz.

Sultan Abdülhamit

1897 senesi Alman tarihçileri tarafından "Weltpolitik" olarak adlandırılan yeni dönemin başlangıcı olarak kabul edilir. *Die Zukunft* gazetesinin editörü yeni politikanın gereksinimini oldukça net bir biçimde özetlemişti: "Biz henüz tatmin olmadık. Verimli topraklara, bizim mallarımızı makul fiyatlara satın alacak geniş nüfuz alanlarına gereksinimimiz var. Aksi halde ikinci bir Belçika örneği oluşturacak kadar gerileriz." Bu süreç aynı zamanda Amiral Tirpitz'in donanma komutanlığına atanmasıyla denizlerde de agresif bir politikanın başlamasına tekabül eder. Şimdiye kadar ileri sürdüğümüz bu tür nedenlerin yanı sıra, yeni süreç iç politikadaki sosyalizm ve demokrasi talepleriyle, dış politikada parlak zaferler kazanarak baş etmenin bir yolu olarak da algılanmalıdır. Siyasi modernizasyonun eşlik etmediği hızlı sanayileşme süreci sonunda Almanya'nın pre-kapitalist sınıfları otoriter bir rejimin önemli unsurları olarak siyasi arenadaki yerlerini muhafaza etmişlerdi. Yürütme organı ve ordu parlamentonun değil imparatorun denetimindeydi. Bir anlamda burjuvazinin bu süreçte Junker denilen feodal toprak sahiplerini tasfiye edemeyişleri tam tersine Junkerlerin burjuvaziyi asimile edişlerinden, bir başka ifadeyle *burjuvazinin feodalleşmesinden* söz edilebilir. Bunun sonucu olarak da dış politikada milliyetçi duyguları tahrik edecek bir *sosyal emperyalizm* uygulamasıyla, sendikalarda ve SPD'de etkili bir biçimde örgütlenmiş muhalefet güçleri etkisizleştirilerek statüko korunmaya çalışılmıştır.[1]

1897 yılının sonlarından itibaren Osmanlı ve Alman yöneticiler arasında, Bağdat demiryolu konusundaki görüşmelerde bir canlanma belirmiş olması da tesadüf olmasa gerek. Yukarıda belirtilen nedenlerin yanı sıra, 1893 krizinin etkileri hafiflemiş ve bunun sonucunda Anadolu'da demiryolu rekabeti yeniden kızışmıştı. Ayrıca Osmanlı-Yunan savaşının kazanılması, imparatorluğun geleceği konusundaki kuşkuları azaltmış, Abdülhamit'in prestijini artırmıştı. Ancak nesnel koşullarda-

ki tüm bu olumlu değişmelerin yanı sıra, Anadolu Demiryolu Şirketi Genel Müdürlüğü'ne ve Almanya'nın İstanbul Büyükelçiliği'ne yapılan iki yeni atamanın bu süreçteki rolleri de önemle vurgulanmalıdır.

Anadolu Demiryolu Şirketi'nin yeni genel müdürü, Anadolu Demiryolları'nın üretimi artırıcı etkileri üzerine yaptığı araştırmadan bölümler aktardığımız, Kurt Zander idi. Zander'in aktif kişiliği Bağdat Demiryolu görüşmeleri sürecinde önemli rol oynadı. Ancak Almanların Bağdat Demiryolu imtiyazını elde etmesinde başrolü oynayan kişi hiç kuşkusuz, 15.2.1897 tarihinde İstanbul büyükelçiliği görevini devralan Marschall von Bieberstein'dı. Marschall, bu tarihten itibaren görevde kaldığı 15 yıl boyunca, Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman nüfuzunun yayılması için var gücüyle çalıştı. Bieberstein, II. Wilhelm'in yürüttüğü sömürgeciliğe dayalı dış politikanın (Weltpolitik) gerekliliğine inanıyor ve bu politikada Osmanlı İmparatorluğu'na önemli bir yer veriyordu.[2] Konunun uzmanları Marschall'ın çok yetenekli bir diplomat olduğu ve Osmanlı İmparatorluğu'ndaki görevinde son derece başarılı olduğu doğrultusunda fikir birlikteliği sergiliyor. Bunlar arasında en ilginç yorum büyükelçi üzerine bir kitap yazmış olan Lindow'a ait olsa gerek. Yazar onun Osmanlı İmparatorluğu'ndaki performansını "üst kalitede bir tiyatro oyuncusuna bir piyeste ikinci derecede bir rol verirsiniz, o yine bu rolü başrol haline dönüştürür" anolojisiyle ortaya koyuyor.[3]

1897-1912 yılları arasında İstanbul'da Almanya büyükelçiliği görevini yürüten Marschall von Bieberstein.

Yeni büyükelçi İstanbul'da son derece samimi bir biçimde karşılanmıştı. Marschall von Bieberstein göreve başladığından kısa bir süre sonra, padişah tarafından kabul edildi. Yeni büyükelçi bu kabulde Sultan Abdülhamit'e, diğer büyük güçler Osmanlı İmparatorluğu'nun zayıflamasını ve parçalanmasını amaçlarken, sadece Almanya'nın onun yalnız korunmasını değil aynı zamanda güçlenmesini arzuladığını söylemişti. Görüldüğü gibi yetenekli ve kendine güveni tam olan Marschall, Abdülhamit'in güvenini kazanmanın yollarını gayet iyi biliyordu.[4] Sultan, Marschall ile yaptığı daha ilk görüşmede Anadolu demiryollarının Bağdat'a uzatılması sorununu gündeme getirmişti. Marschall ise Alman yönetimi ve Anadolu Demiryolu Şirketi'nin prensip olarak demiryolunun Bağdat'a uzatılması düşüncesine karşı olmadıklarını söylemişti. Ancak Bağdat demiryolu, Kaulla'nın daha önce belirtmiş olduğu gibi, bölümler halinde inşa edilebilirdi.

Marschall kısa bir süre sonra yaptığı bir diğer görüşmede Abdülhamit'e, Anadolu demiryollarının uzatılmasının gündeme gele-

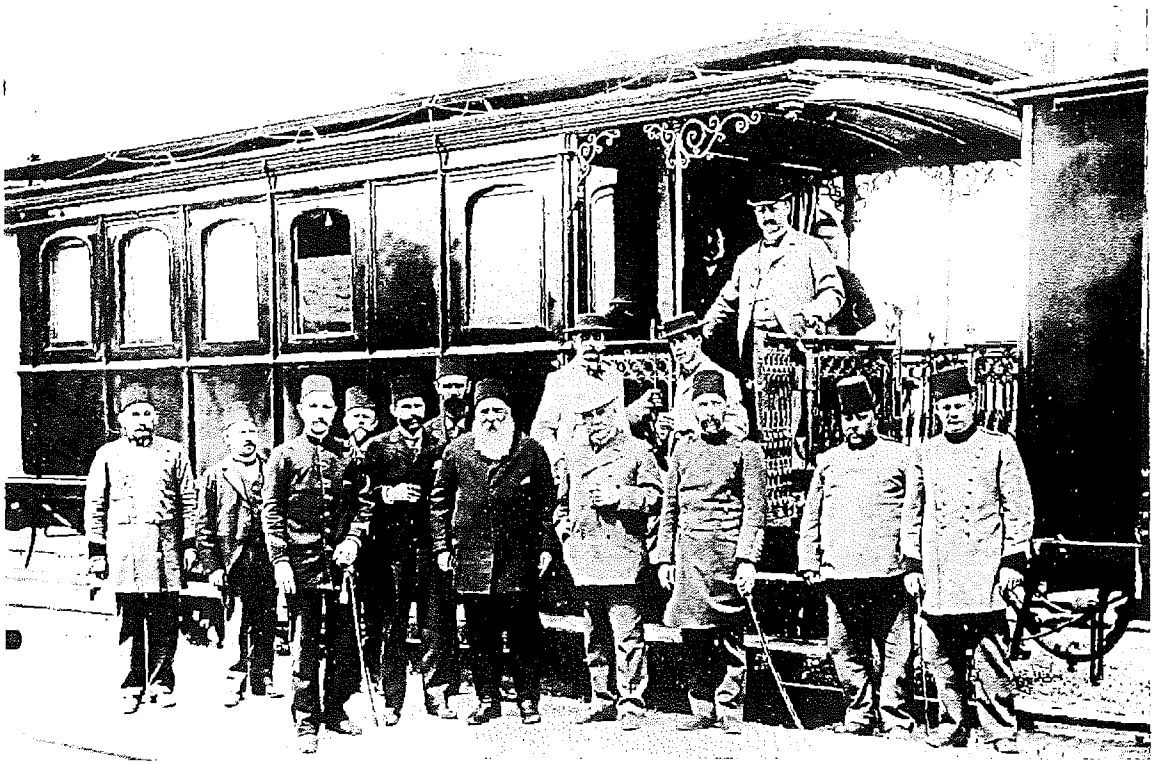
bilmesi için, Anadolu Demiryolu Şirketi'nin Haydarpaşa Limanı'nı inşa etmesi gerektiğini belirtmişti. Böylece Anadolu'dan gelecek mallar kolaylıkla Avrupa'ya ihraç edilecekti.[5] Marschall bu davranışıyla, Anadolu Demiryolu Şirketi'nin çoktandır koparmaya çalıştığı Haydarpaşa Limanı imtiyazı için uygun olduğunu düşündüğü koşulları değerlendirmek istemişti.

Abdülhamit ise Marschall'la konuşmasında, yepyeni bir projesini daha Osmanlı-Alman ilişkileri gündemine getirmişti. Sultan, Dicle ve Fırat nehirlerinde Alman sermayesinin katılımıyla ulaşımın düzenlenmesini önermişti.[6] Son iki Nafıa nazırı, Agop ve Mikail Paşalar padişaha Dicle ve Fırat üzerinde buharlı gemi ulaşımı için kurulacak özel bir şirkete imtiyaz verilmesini tavsiye etmişlerdi. Padişah ise bu görevi Nafıa Nezareti ile Anadolu Demiryolu Şirketi'nin birlikte üstlenmesi isteğini belirtiyordu. Marschall raporunda, Alman sermayesinin Basra Körfezi yolu üzerinde önüne çıkacak her fırsatı en iyi şekilde değerlendirmesi gerektiğini, bu nedenle sultanın yeni teklifine karşı doğrudan olumsuz bir tavır alınmamasını öneriyordu. Hariciye Nazırı Tevfik Paşa kendisine İngilizlerin nehir ulaşımı projesi için istekli olduklarını, ancak padişahın İngilizlere imtiyaz vermek istemediğini söylemişti. Marschall ve nazır, sultanın isteklerinin gerçekleşmesi ve projenin bu konuda imtiyaz talep eden İngiliz sermayesine teslim edilmemesi doğrultusunda görüş birliğine varmışlardı.[7]

Görüldüğü gibi Marschall'ın Osmanlı İmparatorluğu'na büyükelçi atanmasından sonra iki ülke arasındaki ilişkiler canlanmış, Bağdat Demiryolu, yeniden gündemin en önemli maddesi haline gelmişti. Marschall 6 Ağustos 1898 tarihli bir raporunda, Abdülhamit'in samimi ve kalpten dostluğunu kazandıklarını, sultanın kendilerinin dürüst politikasına güven duyduğunu yazıyordu.[8] Marschall'a göre, imparatorlukta görev yapan Alman personel Osmanlıların Almanlara duyduğu güveni artırmıştı.[9] Büyükelçi, Osmanlı topraklarının Alman sermayesine gerek tek başına ve gerekse diğer yabancı sermaye gruplarıyla ortak olarak yapabileceği birçok yatırım olanağı sunduğunu belirtiyor, ancak Bağdat demiryolunu tek başlarına gerçekleştirmelerinin öneminin altını çizmeyi de ihmal etmiyordu.[10] Daha sonra aktaracağımız bir raporunda, Marschall'ın Almanya'nın yürütmesi gereken genel dış politika sorunsalının bir boyutu olarak, Bağdat demiryoluna verdiği önemi irdeleyeceğiz.

Bu arada doğal olarak Marschall von Bieberstein ile Anadolu Demiryolu Şirketi Genel Müdürü Kurt Zander arasında aynı konuda görüşmeler sürdürülmekteydi. Bu görüşmelerde Zander yapılması muhtemel demiryollarının Ankara-Kayseri-Bağdat değil, Konya-Ereğli-İskenderun-Suriye-Bağdat güzergâhını izlemesini gerekli görüyor, fakat bu ikinci hattın politik ve askeri nedenlerle Osmanlı yönetimince onaylanmayacağı inancını taşıdığını belirtiyordu. Zander ayrıca bu proje için ihtiyaç duyulan sermayenin büyüklüğü nedeniyle İngiliz sermayesinin katılımının gerekliliğini vurguluyordu. Marschall ise bu düşünceye karşı çıkıyor; böyle bir durumun her şeyden evvel padişahın Almanlara duyduğu güveni sarsacağını, Anadolu demiryolunun devamı olan Bağdat demiryolunun da bir Alman girişimi olarak gerçekleşmesi gerektiğini savunuyordu. Girişime yabancı sermaye katılımı, yabancı nüfuzunun davet edilmesi demekti.[11]

Bunun üzerine Kurt Zander, Deutsche Bank'ın milli çıkarların söz konusu olduğu bir görevden kaçınmayacağını, ancak bu boyutlarda bir projenin yürütülmesinin, bankanın devletçe desteklenmesiyle mümkün olabileceğini ileri sürmüştü. Zander'e göre Bağdat Demiryolu için piyasaya sürülecek tahvil-



Anadolu Demiryolu Şirketi'nin 1897-1905 yılları arasında genel müdürlük görevini sürdüren Kurt Zander (vagonda ayakta duran) Osmanlı subaylarıyla.

ler Prusya Merkez Bankası aracılığıyla ihraç edilmeliydi. Böylece Alman kamuoyu devletin konuya duyduğu ilgiyi anlayacak, Bağdat demiryolunu inşa eden şirkete güven duyacaktı.[12] Zander, Marschall ile yaptığı görüşmelerden sonra, Deutsche Bank yetkilileriyle konuyu tartışmak üzere Almanya'ya gitti.[13]

İmtiyaz mücadelesi kızışıyor

Marschall, Bağdat Demiryolu ile ilgili görüşmeleri sürdürürken rakip gruplar da Babıâli'ye imtiyaz başvurusunda bulunmaya devam ediyorlardı. Padişahın daha evvel Deutsche Bank'a karşı koz olarak kullanmaya çalıştığı Fransız teklifi, İzmir-Kasaba Demiryolu yöneticisi M. Cotard tarafından yapılan başvuru ile resmiyet kazanmıştı. Cotard, demiryolunu Konya'dan Bağdat'a kadar kilometre garantisi talep etmeksizin döşeyebileceklerini Osmanlı yönetimine bildirmişti.[14] Rusya'nın Viyana Büyükelçisi'nin kardeşi Kont Wladimir Kapnist de Trablusşam'dan Basra Körfezi'ne uzanacak ve çeşitli yan hatlarla Bağdat ve Hanikin'e ulaşacak bir demiryolu imtiyazı peşindeydi. Görüldüğü gibi 1890'lı yılların sonlarında Anadolu'da demiryolu imtiyaz mücadelesi yeniden kızışmış, Rusya da rekabet eden güçler arasına katılmıştı. İtalyan girişimci Tonietti'nin İngiliz ve İtalyan kapitalistleri adına İskenderun ile Bağdat arasındaki demiryolu başvurusundan da bahseden dönemin seyyah ve yazarlarından J.A. Zahm, hiçbir yerde diplomatların bu dönemde İstanbul'da olduğundan daha aktif olmadıklarını yazıyor, yine hiçbir yerde entrikaların bu derece komplike olmadığını ve hükümet üzerinde bu derece yoğun baskı kurulmadığını da sözlerine ekliyor-

du.[15] Bu durumda Marschall von Bieberstein inisiyatifi iyice ele alarak Şansölye Hohenlohe'ye yolladığı raporda demiryolu imtiyazı için rekabet eden grupların getirdikleri tekliflerin Alman demiryollarına zarar verecek hale geldiklerini belirtmişti. Marschall bundan böyle padişaha iyi dilekler sunmak yerine fiilen işe girişmek gerektiğini vurguluyordu. Marschall'ın gündeme getirdiği diğer bir alternatif de demiryolunun Bağdat'tan başlayarak inşa edilmesiydi. Böylece Mezopotamya nehirlerinin sunduğu ulaşım olanaklarıyla daha ilk etapta önemli kazançlar elde edilebilirdi.[16] Ayrıca Bağdat'ın ve Basra'nın âşâr vergilerinin tahsisiyle hattın Bağdat'tan İran sınırındaki Hanikin'e uzatılmasının getireceği yararlar da, büyükelçi tarafından gündeme getirilmişti.[17]

Almanya'da 1898 yılında yapılan Deutsche Bank direktörler toplantısında Georg von Siemens, Bağdat Demiryolu projesinin artık ciddi olarak ele alınması gerektiği konusunda Marschall ile benzer görüşler ileri sürmüştü. Siemens'e göre demiryolunun gelecek vaat edebilmesi, Bağdat'ta sona ermeyip Basra Körfezi'ne kadar uzatılmasına bağlıydı. Böylelikle İngilizlerin konuya ilgisi artacaktı. Siemens bu dev projenin tamamlanabilmesi için, İngiliz, hatta Fransız sermayesinin katılımını yararlı buluyordu.[18] Bu noktada Siemens ile Marschall tamamen zıt düşüncelere sahiptiler. Siemens mesleği gereği projenin ticari boyutuna daha gerçekçi yaklaşıyor, bir müteşebbis olarak kârlılık hesaplarını ön plana alıyordu. Marschall von Bieberstein ise şovenizm sınırlarına varan milliyetçi politikacı kişiliği ile, projenin öncelikle "milli çıkarlar" açısından değerlendirilmesini gerekli görüyordu. Daha sonraları Siemens, Marschall'ın katı yaklaşımından açıkça şikâyet edecekti.[19]

Eğer demiryolu milli çıkarlar açısından yararlı görülüyorsa Deutsche Bank göreve hazırdı, ama devlet tarafından desteklenmesi şartıyla.[20] Deutsche Bank 20.5.1898 tarihinde bu gerekçeye dayanarak demiryolu yapımına Merkez Bankası'nın desteği talebiyle Dışişleri Bakanlığı'na resmen başvurdu. Deutsche Bank'ın yardımını talep ettiği Merkez Bankası, Prusya Maliye Bakanlığı'na bağlı bir kurumdu. Bu nedenle Dışişleri Bakanlığı başvuruyu yanıtlamaya yetkili olmadığını bildiriyor, ancak söz konusu girişimin politik açıdan arzulanır bulunduğunun Prusya Maliye Bakanlığı'na iletileceğini haber veriyordu.[21] Gerçekten de Dışişleri Bakanlığı sekreteri von Bülow, Prusya Maliye Bakanı von Miquel'e başvurarak, Prusya Merkez Bankası'nın olumlu yanıt vermesinin mümkün olup olmadığını sormuştu. Deutsche Bank'a söz verildiği üzere Bülow söz konusu demiryolu yapımının Dışişleri Bakanlığı'nca desteklenecek nitelikte bulunduğunu vurgulamıştı. Bülow'a göre demiryolu gerçekleştiği takdirde Avrupa ve Hindistan arasındaki en kısa yol Almanların denetimine girecek, Ön Asya'da Alman nüfuzu hızla yayılacaktı. Ayrıca Bülow, Alman sanayiini desteklemek amacıyla demiryolu yapımında kullanılacak malzemenin en az 7/8'inin Alman endüstri ürünlerinden oluşacağını bildirmişti.[22] Bu durum, girişimin Alman bankacılığı yanında Alman sanayiinin de gelişmesine yardım edeceğini gösteriyordu. Bülow gibi, Bağdat demiryolunun Alman sanayiine yapacağı katkıyı vurgulayanlardan biri de K.H. Müller'di. Müller "Bağdat Demiryolu'nun Ekonomik Önemi" adlı makalesinde; Alman sermayesi, Alman bilimsel metotları, Alman makine ve gereçleri ve Alman emeği sayesinde Alman endüstrisinin gereksinim duyacağı her türlü hammaddeye sahip olabileceklerini belirtiyordu.[23]

Bu arada Maliye Bakanlığı konuyla ilgili olarak Prusya Merkez Bankası temsilcisi von Burchard'la görüşmeler yapmıştı. Ancak

tüm baskılara rağmen Merkez Bankası Bağdat demiryolunun yapımına katılma talebini reddetmişti. Gerekçe olarak bu tür girişimlerin Merkez Bankası'nın ilgi alanının dışında kaldığı belirtilmişti. "Deutsche Bank'ın bile rantabilitesi konusunda kuşku duyduğunun açıkça belli olduğu bir girişimi" Merkez Bankası'nın ihraç edeceği tahvillerle kamuoyuna tavsiye etmesinin mümkün olmadığı vurgulanmıştı. Eğer günün birinde kârlılık ve güvenilirlik konusunda risk ortadan kalkarsa, Prusya Merkez Bankası da girişimi destekleyebilirdi. [24]

1 John Lowe, *The Great Powers, Imperialism and the German Problem, 1865-1925*, Londra ve New York, 1981, s. 141-146. Bu görüş daha çok Fischer okuluna mensup tarihçiler tarafından gündeme getirilmiştir. Fischer'in görüşleri için bkz. Fritz Fischer, *Griff nach der Weltmacht*, Düsseldorf, 1964, s. 15-36.

2 Lothar Rathmann, *Strossrichtung Nahost 1914-1918. Zur Expansionspolitik des deutschen Imperialismus im ersten Weltkrieg*, Berlin, 1963, s. 25-26.

3 Erich Lindow, *Freiherr Marschall von Bieberstein als Botschafter in Konstantinopel 1897-1912*, Danzig, 1934, s. 39

4 G.P. Gooch, D. Litt., F. B. A., *Before the War, Studies in Diplomacy*, Vol. 1, New York, 1967, s. 190.

5 Marschall'dan Başbakan Hohenlohe Schlillingsfürst'e 20.2.1898 tarihli rapor, Pera, *Pol. Archiv*, Türkei 152.

6 Marschall'dan Hohenlohe Schillingsfürst'e 20.2.1898 tarihli rapor. *Pol. Archiv*, Türkei 152.

7 Manzenreiter, s. 107-109.

8 Gooch, s. 190, 191.

9 Marschall'dan Hohenlohe'ye, 5.3.1898, Constantinople, (gizli), *G.D.D.*, Vol. II, XII 559, s. 468.

10 Marschall'dan Başbakan Schillingsfürst'e, 5.3.1898 tarihli ve 3339 numaralı rapor, Pera, *GP*, Band 12/2, s. 561.

11 Marschall'dan Hohenlohe'ye 9.4.1898 tarih, 93 nolu rapor, *GP*, Cilt XIV, Bölüm II, Nr. 3975, s. 465, 466.

12 Marschall'dan Hohenlohe'ye, 93 nolu rapor, s. 466.

13 Helfferich, Cilt II, s. 85.

14 Armin Kössler, *Aktionsfeld Osmanisches Reich*, New York, 1981, s. 296, 299.

15 J.A. Zahm, *From Berlin to Bagdad and Babylon*, New York, Londra, 1922, s. 154, 155.

16 Marschall'dan Hohenlohe'ye, 5.3.1898, Constantinople, (gizli), *G.D.D.*, Vol. II, XII 559, s. 468.

17 *B.O.A.*, Y. PRK. TKM, 41/13.

18 Helfferich, cilt III, s. 85.

19 Deutsche Bank başkanı bu duygusunu net bir biçimde aşağıdaki mektubunda Zander ile paylaşmıştı. Georg von Siemens'den Kurt Zander'e 14.5.1900 tarihli mektup, Berlin, *Pol. Archiv*, Türkei 152.

20 Dışişleri Müsteşarı Bülow'dan II. Wilhelm'e 30.9.1898 tarihli rapor. *G.P.*, cilt XIV, Bölüm 2, Nr. 3977, s. 468, 469. Ayrıca bkz. Helfferich, cilt III, s. 86.

21 Dışişleri Bakanlığı Raportör Müşaviri Mum von Schwarzenstein'dan Marschall'a 17.5.1898 tarihli özel mektup, *G.P.*, cilt XIV, Bölüm 2, Nr. 3967, s. 467, 468.

22 Dışişleri Bakanlığı Müsteşarı Bernhard von Bülow'dan II. Wilhelm'e 30.9.1898 tarihli rapor, s. 469.

23 Karl Hermann Müller, *Die wirtschaftliche Bedeutung der Bagdadbahn*, Land und Leute der asiatischen Türkei, Hamburg, 1917, s. 80.

24 Helfferich, cilt III, s. 87. Ayrıca bkz. Bülow'dan II. Wilhelm'e 30.9.1898 tarihli rapor, s. 468-472.

14

KAYZER'İN GÖVDE GÖSTERİSİ

Sultan Hazretleri'yle onu halifeleri olarak tanıyan üç yüz milyon Müslüman, Alman İmparatoru'nun her zaman onların dostu olarak kalacağından emin olabilirler.

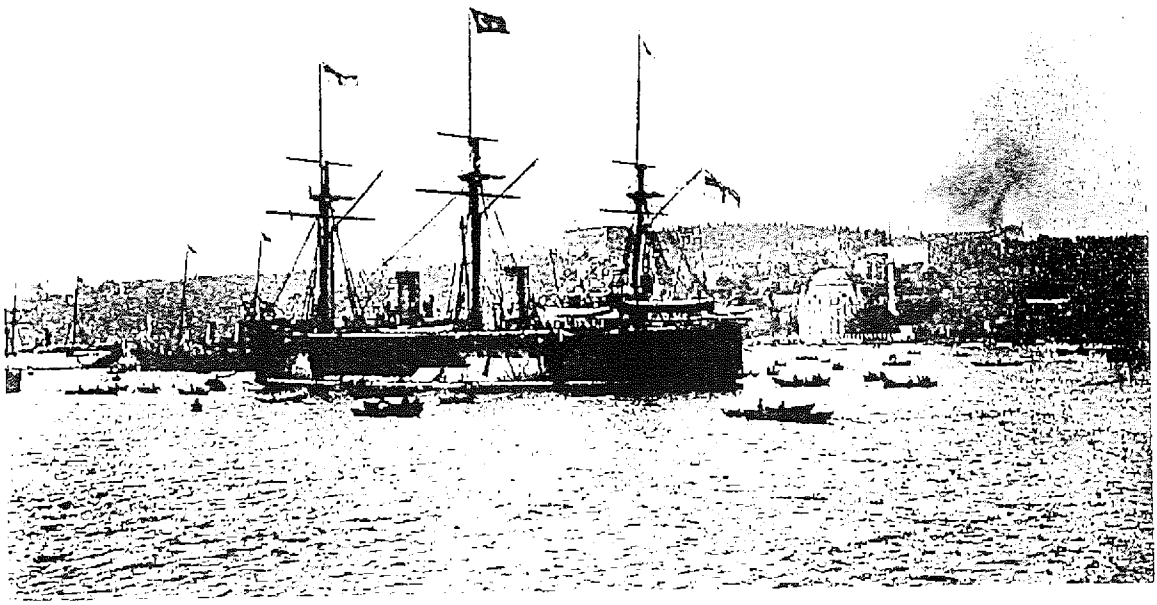
Kayzer II. Wilhelm

Merkez Bankası'nın olumsuz görüş bildirmesinden bir ay sonra gerçekleşen II. Wilhelm'in Osmanlı İmparatorluğu'nu ziyareti, Osmanlı-Alman ilişkilerinde yeni bir yakınlaşmanın habercisiydi. Kayzer'in 1889 yılında yaptığı ilk gezi Abdülhamit'le iyi ilişkiler kurmasında ve Alman-Osmanlı ekonomik ilişkilerinin gelişmesinde çok önemli rol oynamıştı.[1] İmparatorun 1898 yılında gerçekleştirdiği ikinci gezi ise kuşkusuz Osmanlı-Alman ilişkileri ve bunun uluslararası arenadaki yankılanması bağlamında bir dönüm noktasıydı.

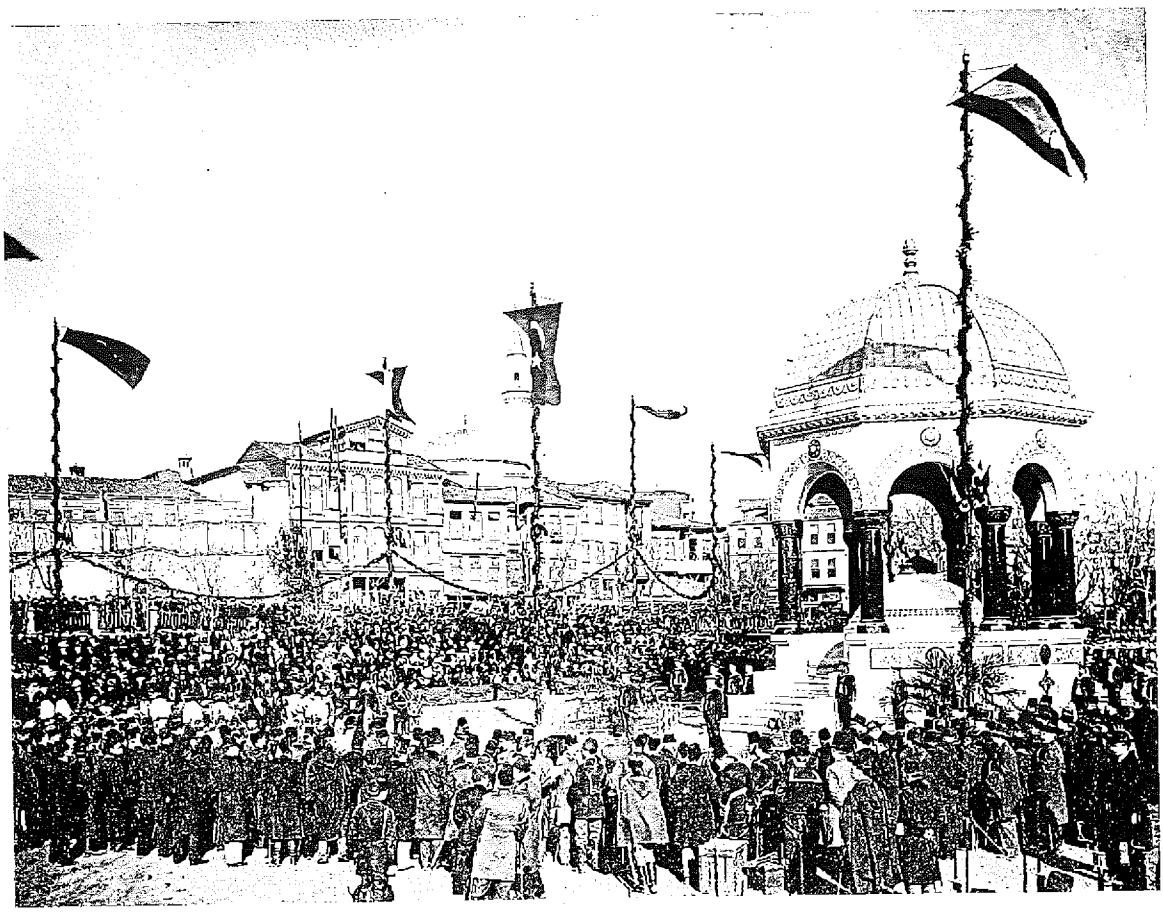
II. Wilhelm ve eşini taşıyan *Hohenzollern* yatı 18 Ekim 1898 tarihinde Dolmabahçe Limanı'na yanaşmış, imparator ve imparatoriçenin İstanbul'da karşılanmaları son derece görkemli olmuştu. 1889 yılındaki ilk ziyaretlerinde Kayzer ve eşini konuk etmek için inşa edilmiş olan Merasim Köşkü bu kez de yine onların şerefine tamamen yenilenmişti.

Sultanın bu ikinci gezide imparatora verdiği hediyelerin değeri 30 milyon frankı bulmaktaydı.[2] Buna karşılık Kayzer de Abdülhamit'e Sultanahmet Meydanı'nda hâlâ tüm şatafatıyla varlığını sürdüren "Alman Çeşmesi"ni hediye etmişti. II. Wilhelm 21 Ekim günü Anadolu Demiryolu Şirketi'nin tahsis ettiği özel bir vagonla Anadolu içlerine doğru bir geziye çıktı. Gezi süresinde Anadolu'daki Alman demiryolu hakkında olumlu izlenimler edindi. İmparatoriçenin deyimiyle bir kez daha "binbir gece masalları" ortamında ağırlandıktan sonra imparator ve eşi İstanbul'dan hareket ederek 25 Ekim'de Hayfa Limanı'na ulaştılar. Hassa Ertuğrul Alayı sırf karşılama töreni için Hayfa'ya gönderilmiş, askerlere yeni üniformalar diktirilmişti. "Germenlerin İmparatoru" Suriye ve Filistin'deki Protestan ve Katolik Alman kolonileri tarafından da görkemli bir biçimde karşılanıyordu.[3]

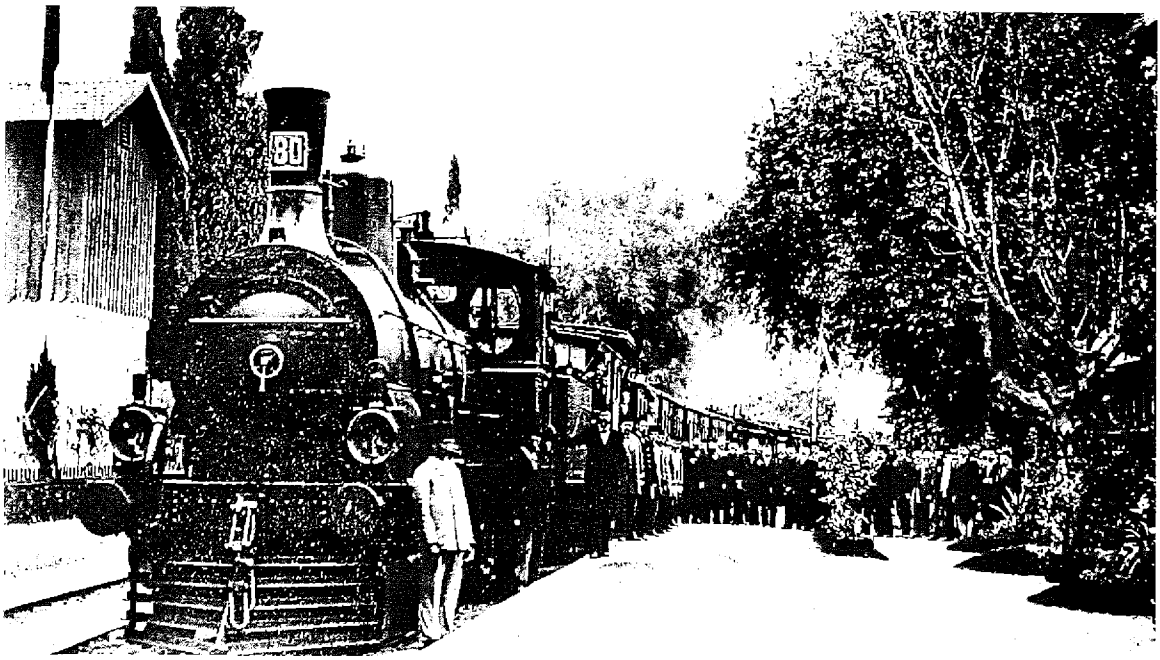
Kayzer'in Kudüs'e hacılarınkine benzer bir biçimde beyaz ipekli kumaştan yapılmış bir giysi ile girmesi ve tozlu yolun ortasına diz çökerek dua etmesi kendisini izleyen Müslümanları derinden etkilemeye yetmişti. II. Wilhelm'in bir gövde gösterisine dönüşen gezisi Kudüs'ten sonra Beyrut ve Şam vilayetlerinde devam etti. II. Wilhelm gezi boyunca Alman kolonilerinin dini liderlerini memnun edecek bir tutum içindeydi. Martin Luther'in 95 tezini ilan ettiği günün yıldönümü olan 31 Ekim'de, Kudüs'teki Luther Kilisesi'nin açılışını yapmıştı. Aynı gün Katolikler için yapı-



İmparator Wilhelm'e İstanbul'a gelişinde eşlik eden Kaiser *zırhlısı Dolmabahçe'de.*

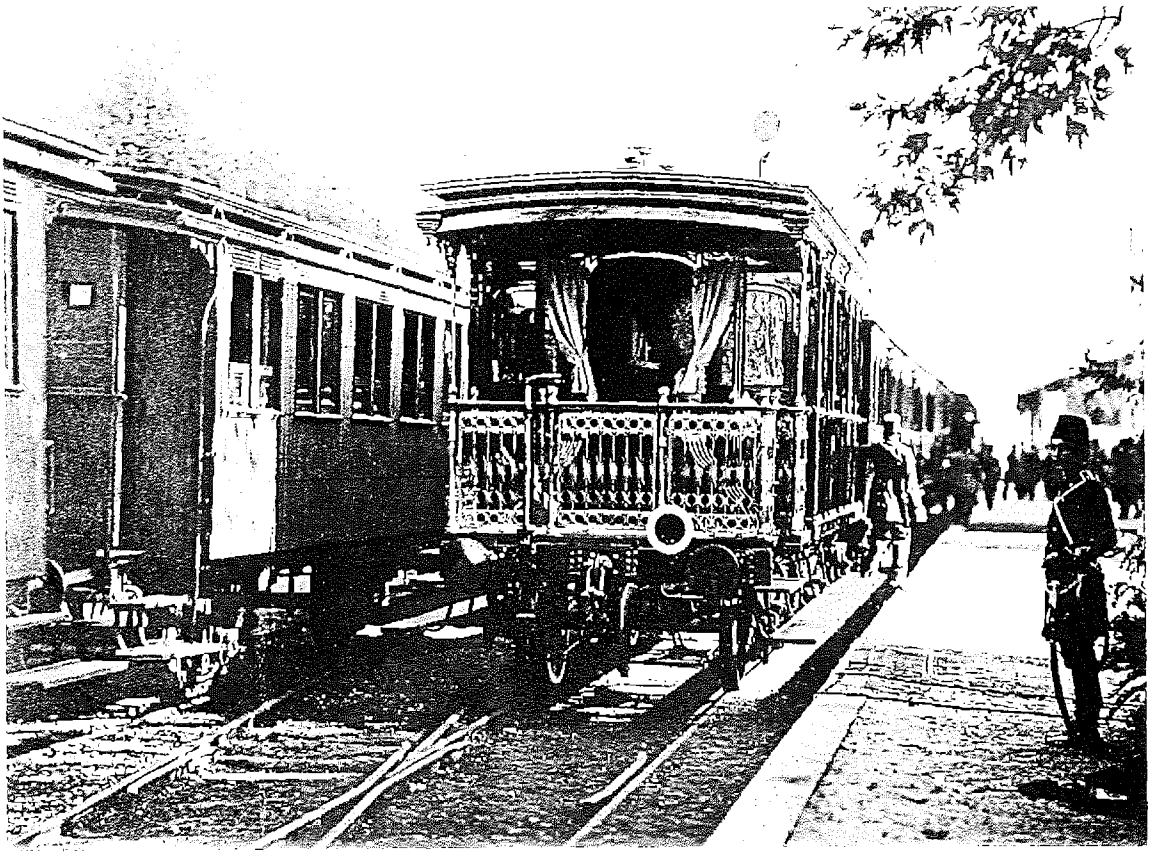


Sultanahmet Meydanı'nda Kayzer Wilhelm'in hediyesi Alman Çeşmesi'nin açılışı.



Kayzer Wilhelm'in 20 Kasım 1898'de Hereke istasyonunda karşılanışı. Ortada duran Büyükelçi Marschall'dır.

Alman Çeşmesi'ni gösteren bir kartpostal.



Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından Kayzer Wilhelm ve eşi Victoria'nın seyahatleri için hazırlanmış olan özel vagon 21 Ekim 1898 tarihinde Haydarpaşa Garı'ndan hareket etmeden önce.

lan Meryem Ana Kilisesi'nin arsasını Katolik papazlara bağışladı.[4]

Kayzer Şam'da ise Bedevi şeyhlerinin giysileri içinde tüm zamanların en yiğit savaşçısı olarak nitelediği Selahattin-i Eyyübi'nin mezarına çelenk koyup görkemli bir gümüş lamba asmış ve son derece pahalı mermerden bir mozole sipariş etmişti. Eyyubi'nin mezarı başında yaptığı konuşmada Abdülhamit'e misafirperverliği için teşekkür etmiş, coşkulu bir ifadeyle padişahın dini önderi olduğu 300 milyon Müslümanın her zaman dostu olarak kalacağı sözünü vermişti. İşin ilginç yanı Kayzer'in reelpolitika gereği olarak kabul edilebilecek bu davranışlarının belirli bir samimiyet de içermiş olabileceğidir. Zira bir konuşmasında "eğer oraya herhangi bir dinim olmadan gitmiş olsaydım, kesinlikle Müslüman olurdum" diyebilecek kadar İslamiyete karşı hayranlık duymuş olduğunu açıklamıştı.[5]

Konuyu irdeleyen kaynaklar, söz konusu 300 milyon Müslümanın sırf sultanın tebaası olmayıp, İngiliz ve Fransızların kolonilerindeki Müslümanları da içerdiğine dikkati çekmektedir.[6] Nitekim Kayzer'in gezisini izleyen bir İngiliz gazeteci bu sözleri duyunca "umarım bu dostluk Hindistan'a kadar ulaşmıyordur" demekten kendini alamamıştı.[7] Bu konuşma, İngilizler Bağdat'a girdikten sonra, yani 1917 yılında İngiliz uzmanlarca yazılan bir raporda, Kayzer'in Alman izolasyonuna yol açan en büyük boşboğazlıklarından biri olarak nitelenecekti.[8]

Kayzer Wilhelm'in Kudüs'e girişi.

Von Bülow'un Londra, Paris, Petersburg'da yapacağı etkiyi hafifletmek için konuşma metnini yumuşatma çabası boşunaydı. Zira Marschall von Bieberstein, Wilhelm'in sözlerini derhal satırı satırına haber merkezlerine iletmişti. Ertesi gün Osmanlı gazeteleri haberi umut dolu ve coşkulu yorumlarla aktarıyorlardı.[9] Mesela *Malumat* gazetesi Kayzer'in bu ikinci gezisinin Osmanlılar ile Almanlar arasındaki sıkı dostluğun ispatı olduğunu, halkın padişahla kenetlenerek imparatoru sevgiyle karşıladığını yazmıştı. *Sabah* gazetesi ise Wilhelm'in gezisinden duyduğu coşkuyu okurlarına endüstri, sanat, bilim ve edebiyat dili olan Almancayı öğrenmelerini tavsiye edecek derecede abartarak vermişti. Almanya'daki Pancermenist yayın organları gazetenin bu üslubundan duydukları memnuniyeti konuyla ilgili haberlerinde belirtmeden geçememişlerdi.[10]

Yabancı gazeteciler ise Osmanlı halkının imparatora yaklaşımını kendi perspektiflerinden aktarmışlardı. Almanlar bekleneceği gibi halkın Kayzer'e olan muhabbeti temasını öne çıkarmışlardı. *Vossische Zeitung*, imparatorun Girit ve Yunanistan konularında Osmanlıların yanında olmasının meyvelerini topladıklarını,[11] halkın kendilerine karşı sevgi dolu olduğunu ve Almanları kardeşleri olarak gördüğünü yazmıştı. *Der Reichsbote* gazetesi ise Arapların Şam'daki konuşmasının etkisiyle imparator ve eşini "bunlar kral değil melek", "sanki peygamberi görmüş gibi

THE DREADED GUEST.

"Let Me See! Whom Shall I Call On Next?"

Kayzer Wilhelm'i Cambon'un ifadesiyle "kazanç peşinde bir seyyah" olarak gösteren, 23 Ağustos 1905 tarihli Puck *dergisinin kapağında yer alan karikatür. Alt yazı: İstenmeyen misafir. "Sıradaki iş görüşmesini kiminle yapsam?"*

oldum" ifadeleriyle tanımladıklarını yazacak derecede yorumunu abartmıştı. Buna karşılık İngiliz basını halkın Abdülhamit'in kurduğu korku rejimi nedeniyle gerçek davranışlarını sergileyemediğini vurgulamıştı. *Daily Cronicle* "molla ve softaların Galata kulesinde Alman ve Osmanlı bayraklarının dalgalanmasına korku ve kızgınlıkla baktıklarını ve memnuniyetsizlikle mırıldandıklarını" belirtmişti.[12]

II. Wilhelm'in gezisinin yankısı gerek Almanya'da, gerek Osmanlı İmparatorluğu'nda, gerekse dış dünyada çok güçlü oldu. Papa ve Avrupa ülkeleri çeşitli şekillerde memnuniyetsizliklerini dile getirdiler. Kayzer, kimsenin "Kızıl Sultan"ı ziyaret edemeyeceği bir dönemde geziyi gerçek-

İstanbul'daki Fransız büyükelçisi Paul Cambon anısına çıkarılmış bir madalya.

leştirmişti. Papa, II. Wilhelm'in Katoliklerin de koruyuculuğuna soyunmasına karşı tavır almıştı. Diğer ülkeler de Kayzer'in, Suriye ve Filistin'de etkinliğini artırmasından hoşlanmamışlardı. Fransız Sefiri Paul Cambon duygularını müstehzi bir ifadeyle dile getirmişti: "Kayzer kara ve deniz savaşlarından bahsetmeye, askeri üniformalarını sergilemeye bayılıyorsa da, kendisi ne kara ne de deniz askeridir, sadece kazanç peşinde bir seyyahtır ve sultanın şahsında mükemmel bir sağmal inek bulmaya muvaffak olmuştur."[13]

Jerusalem Verein, Evangelische Bund, Deutsche Orient Mission gibi Alman dini kurumları, yüzyılın sonlarına doğru Alman dış politikası doğrultusunda, Suriye ve Filistin'de faaliyetlerini artırmışlardı. Alman misyonları şimdi imparatorlarının açık desteğiyle kendilerini daha güçlü hissediyorlardı. 19. yüzyıl sonlarında bölgeye, Alman kültürel etkinliğinin yayılması amacıyla 450 Alman misyoneri ve yüzlerce yardımcı vaiz gönderilmişti.[14]

1 Bkz. bu kitapta, s. 34, 35.

2 Klaus Polkehn, "Wilhelm II. in Konstantinopel, Der Politische Startschuss zum Bau Der Bagdadbahn", *Des Kaisers Reise in den Orient 1898* içinde, ed. Klaus Jaschinski ve Julius Waldschmidt, Berlin, 2002, s. 70.

3 Friedrich Nauman, *Asia, Eine Orientreise über Aethen Konstantinopel, Baalbek, Nazareth, Jerusalem, Kairo, Neapel*, Berlin, 1913, s. 73.

4 Haslip, s. 241, 242.

5 McMeekin, s. 14-16.

6 Mesela, A.S. Jerussalimski, *Die Aussenpolitik und Diplomatie des deutschen Imperialismus Ende 19. Jahrhunderts*, Berlin, 1954, s. 682 ve 85. Ayrıca bkz. Orhan Koloğlu, *Abdülhamit Gerçeği*, 2. Baskı, İstanbul, 1987, s. 217.

7 Jan Stefan Richter, *Die Orientreise Kaiser Wilhelms II 1898, Eine Studie zur deutschen Aussenpolitik an der Wende zum 20. Jahrhundert*, Hamburg, Verlag Dr. Covac, 1996, s. 89.

8 London Chamber of Commerce, *Mesopotamia and Bagdad Railway*, Nr. 95, Londra, 16.7.1917, s. 19.

9 McMeekin, s. 15; Baykal, s. 74; Richter, s. 75, 76.

10 Richter, s. 75, 76.

11 Bağdat demiryolu imtiyazının, Wilhelm'in Türk-Yunan Savaşı'nda Osmanlıların yanında yer almasının ve Osmanlı İmparatorluğu'na yaptığı bu gezisinin bir ödülü olduğu yorumu için bkz. *Cambridge History*..., s. 271.

12 Richter, s. 78, 79, 85.

13 Bir Fransız karikatüründe de Osmanlı İmparatorluğu ayakları İngiltere, Rusya, Fransa ve İtalya tarafından tutulmak suretiyle Almanya'nın sağdığı bir inek olarak tasvir edilmişti, bkz. Haslip, s. 236.

14 Rathmann, *Berlin-Bağdat*..., s. 68.

15

İMPARATORUN GEZİSİNDE BAĞDAT DEMİRYOLU SORUNU

İmparatorun gezisinin kazanımları umarım ki Fırat kıyılarına kadar ulaşacaktır ... endüstrimiz için geniş bir iktisadi faaliyet alanı ve güç zamanlarda önemi anlaşılacak kahraman bir dost kazandığımız kanaatindeydim "... " ancak bu durumdan fazla hayale kapılmayalım, zira Osmanlı İmparatorluğu söylendiği gibi hasta adam değilse de gücünü yitirmekte olan yaşlı bir adam.

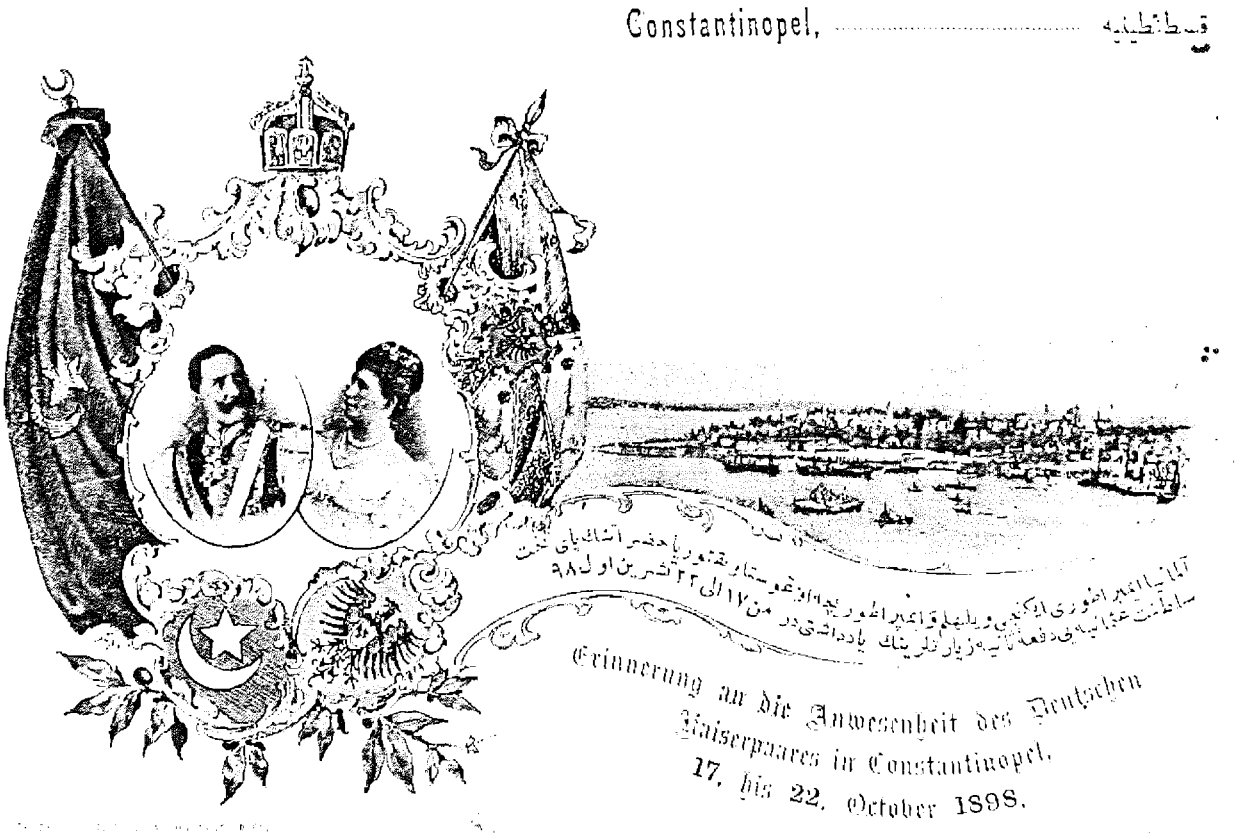
Fürst von Bülow

Almanya İmparatoru'nun bu seyahatte elde ettiği en mühim muvaffakiyet Bağdat hattı imtiyazının bir Alman grubuna ihalesini Hünkâr'dan koparmaktı.

Tahsin Paşa

Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki nüfuzunun her alanda artmasına yardımcı olan II. Wilhelm'in gezisinde, Bağdat Demiryolu'nun gündeme gelmemesi pek mümkün değildi. Georg von Siemens de imparatorun gezisi sırasında Bağdat Demiryolu ile ilgili birtakım gelişmeler olacağını düşünmüş olmalı ki, aynı tarihlerde İstanbul'a gitmiş, bir süreliğine Pera'da [Beyoğlu] Bristol Otel'e yerleşmişti.[1] Siemens İstanbul'da hem Dışişleri Bakanlığı Müsteşarı von Bülow, hem de II. Wilhelm ile görüşme fırsatı bulmuştu.

Siemens'in 20 Ekim 1898'de Deutsche Bank yetkililerinden Gwinner'e yazdığı mektup, söz konusu görüşmeler hakkında bilgiler içermektedir. Dışişleri Müsteşarı von Bülow, Prusya Maliye Bakanı Miquel'in Merkez Bankası'nın Bağdat Demiryolu'na destek konusundaki teklifini reddettiğini, ancak konuyu İmparator Wilhelm'le yeniden görüşeceğini belirtmiş, II. Wilhelm'in Anadolu Demiryolları ile yaptığı geziden duyduğu hoşnutluğu aktarmıştı. Siemens de Bülow'a Merkez Bankası'nın doğrudan katılımı olmasa bile moral desteğinin kendileri için yeterli olacağını bildirmişti. Siemens, İstanbul'da yaptığı görüşmelerden sonra Bağdat ve Basra sancakları âşâr vergilerinin garanti ödemeleri için tahsis edilmesi durumunda demiryolu yapımına başlanabileceği, ancak konunun aceleyi gerektiren bir yanı olmadığı sonucuna varmıştı. Genel müdür taktik açıdan iyi bir durumda olduklarını düşünüyordu. Bu nedenle, Osmanlı yöneticilerine gerekli garantileri verirlerse, Alman yönetimine de resmi destek sağlarlarsa, Bağdat demiryolunun yapımına başlayacaklarını belirtmişti. Böylece Deutsche Bank anlaşmaya varılmadığı takdirde her türlü sorumluluktan kurtulmuş olacaktı.[2]



Kayzer Wilhelm ile İmparatoriçe Victoria Augusta'nın 1898 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nu ziyaretlerinin anısına basılmış bir kartpostal.

Konunun uzmanlarından Helfferich ve Baykal'ın düşüncelerinin aksine, gezi sırasında sultan ile imparator arasında Bağdat Demiryolu üzerine görüşmeler yapıldığı anlaşılmaktadır.[3] O dönemde İstanbul'da görevini sürdürmekte olan Almanya'nın önemli diplomatlarından Friedrich Rosen, sultanın Bağdat Demiryolu imtiyazını bu gezi sırasında Kayzer'e *Gastgeschenk* (konukluk hediyesi) olarak verdiğini belirtiyor. Rosen'e göre, o sırada İstanbul'da gelişmeleri izlemekte olan Siemens bu haberi duyduğunda zafer çığlıkları atmıştı. 3 Kasım 1898 tarihinde Bülow'un Dışişleri'ne yazdığı rapor da bu konuda açık bir kanıttır. Bülow raporunda imparator ve padişahın Anadolu Demiryolu'nun Fırat üzerinde kurulacak bir gemi işletmeciliği ile birlikte, Basra'ya kadar uzatılması konusunda hemfikir olduklarını açıklamaktadır. Aynı rapora göre, Abdülhamit ve II. Wilhelm Mezopotamya bölgesinde kurulacak sulama kanalları sisteminin her iki ülke ekonomisi açısından yararlı olacağı düşüncesinde de fikir birliğine varmışlardı.[4]

Londra'da yayımlanan *Morning Post* gazetesinin 9.11.1898 tarihli sayısında II. Wilhelm'in Osmanlı İmparatorluğu'nda yaptığı gezinin Almanya açısından sonuçlarını irdeleyen bir başmakale yayımlanmıştı. Makalede Almanların Asya topraklarında elde ettikleri yeni demiryolları imtiyazları, gezinin en önemli sonucu olarak gösterilmektedir. Yazar, Alman demiryollarının Ön Asya'dan Fırat'a kadar uzatılmasının, İngiliz ve Rus etki alanlarının ortasında bir Alman nüfuz bölgesi yaratacağını vurgulamaktadır.

Makalede Almanların Basra Körfezi'ne ulaşmaları durumunda etki alanlarını Uzakdoğu istikametinde genişletebilecekleri düşüncesi dile getirilmektedir. Yazara göre artık İngiliz devlet adamlarının bu gelişmeler karşısında tavırlarını belirlemelerinin zamanı gelmiştir.[5] Fransa'da ise daha sonra Bağdat demiryolunun en büyük muhaliflerinden biri olduğunu göreceğimiz Paris milletvekili Firmin Faure, parlamentoda yaptığı bir konuşmada, Wilhelm'in bu gezisinin Alman isteklerini doruğa çıkardığını ve Almanların Anadolu'daki nüfuzunun en fazla yine Wilhelm'in bu gezisinden sonra arttığını iddia edecekti.[6]

Almanlar da adeta imparatorun gezisinin sonuçları hakkında yaptıkları bazı yorumlarla rakiplerinin kuşkularını haklı çıkarıyorlardı. Örneğin Bülow artık kendileri için "güneşte yerlerini almanın" zamanının geldiğini söylüyordu. Wilhelm'in gezisi sadece idealleri açısından değil Alman endüstrisine yeni ufuklar açması bakımından da bir dönüm noktasıydı. Bülow "İmparatorun gezisinin kazanımları umarım ki Fırat kıyılarına kadar ulaşacaktır" ifadesiyle beklentilerinin boyutunu ortaya koymuştu. Bülow anılarında, "gezinin dönüşünde endüstrimiz için geniş bir iktisadi faaliyet alanı ve güç zamanlarda önemi anlaşılacak kahraman bir dost kazandığımız kanaatindeydim" diye yazıyor ve ekliyor "ancak bu durumdan fazla hayale kapılmayalım, zira Osmanlı İmparatorluğu söylendiği gibi hasta adam değilse de gücünü yitirmekte olan yaşlı bir adam".[7] Tahsin Paşa da anılarında, "Almanya İmparatoru'nun bu seyahatte elde ettiği en mühim muvaffakiyet Bağdat hattı imtiyazının bir Alman grubuna ihalesini Hünkâr'dan koparmaktı" diye yazarak Kayzer'in gezisini aynı doğrultuda yorumlamıştı.[8] Anlaşılan nereden bakılırsa bakılsın, Kayzer'in gezisi Osmanlı Alman ilişkilerinin ivme kazanmasında önemli bir kilometre taşını temsil ediyordu.[9]

1 Friedrich Rosen, *Aus einem diplomatischen Wanderleben*, Berlin, 1931, s. 66.

2 Helfferich, Cilt III, s. 87-89.

3 Siemens hakkında 3 ciltlik ünlü biyografiyi yazan Karl Helfferich, III. cildin 89. sayfasında Alman İmparatoru'nun gezi boyunca, sultana baskı şeklinde algılanır düşüncesiyle, Bağdat Demiryolu konusunu açmadığını belirtiyor. Baykal'ın da Helfferich'in yazdıklarını kaynak kabul ederek aynı düşünceyi paylaştığı anlaşılmaktadır.

4 Rosen, s. 66; Manzenreiter, s. 118.

5 Manzenreiter, s. 118, 119. Aslında bu dönemde Osmanlı politikası bağlamında baş çelişkisini henüz Rusya olarak gören İngilizlerin, Almanların faaliyetlerini katlanılabilir buldukları ileri sürülebilir. Bu bağlamdaki bir yorum ve *Times* gazetesinin yazdıkları için bkz. Günther Krebs, *Die deutsche Bagdadbahnpolitik im Urteil der Entente Publizistik*, Breslau, 1933, s. 59, 60.

6 "Hariciye Nezareti'ne 27 Mart 1902 tarihiyle Paris Sefaret-i Seniyyesi'nden Varid olan 168 numaralı Tahriratın Tercümesidir", *B.O.A.*, Y. A. Hus. 427 / 65. Aynı metnin Fransızcası için bkz. *B.O.A.*, HR. SYS, 108/35.

7 Bernhard Fürst von Bülow, *Denkwürdigkeiten*, Band I, Berlin, 1930, s. 252, 253. Polkehn, s. 71, 72. Dünya Savaşı başladığında bir diğer Alman yazar, Avrupalı büyük güçlerce hasta teşhisi konulan Osmanlıların Almanların desteğiyle iyileşeceklerini ve yeni sağlıklı yapının sinir sistemi ve damarlarını Bağdat demiryolunun oluşturacağını yazıyordu, bkz. Freiherr von Mackay, "Die Bagdadbahn im Spiegel der Weltkriegumwaelzung", *Koloniale Rundschau*, Jahrgang, 1915, s. 23.

8 Tahsin Paşa, *Sultan Abdülhamit, Tahsin Paşa'nın Yıldız Hatıraları*, İstanbul, 1990, s. 71.

9 Klaus Jaschinski, "Des Kaisers Reise in den Vorderen Orient 1898, ihr historischer Platz und ihre Dimensionen", *des Kaisers Reise...* içinde, s. 34.

16

STEMRICH'İN BAĞDAT DEMİRYOLU ALEYHİNE RAPORU

500 milyon franklık bir yatırımın Bağdat Demiryolu yerine örneğin, Alman Deniz Filosu'nun geliştirilmesinde kullanılması daha rasyonel bir davranış olacaktır...

Stemrich

Sömürgelerimizin yetersizliği nedeniyle, koloni olmadığı halde, bu tür bir açılımı sabırsızlıkla bekleyen ülkeler de etkinlik alanımıza dahil edilmelidir. İşte bu amaç için demiryolu yapımı sadece en etkili değil, aynı zamanda en kazançlı araçtır. Demiryolu yapımıyla demiryolu inşaatında kullanılacak malzemenin Alman endüstrisinden sağlanması bir yana, demiryolunun geçtiği bölgelerin pazara bağlanması, önceliğin Alman ticaretine geçmesini sağlayacaktır.

Marschall von Bieberstein

Demiryolunun Bağdat'a ulaşmasıyla Mezopotamya'da çok geniş bir alan Alman endüstrisi, Alman ticareti ve Alman girişimci ruhu için hizmete girecektir... Kuşkusuz Almanya Osmanlı İmparatorluğu'nda memnuniyetle karşılanan bir ülkedir.

Max von Oppenheim

II. Wilhelm Filistin topraklarında gezisini sürdürürken Genel Konsolos Stemrich'in Bağdat demiryollarına karşı olumsuz düşüncelerle dolu bir rapor hazırlayarak, Başbakan Schillingsfürst'e göndermesi, konuyla ilgili ilginç bir gelişmeydi. Stemrich'in yaptığı zamanlama kolay açıklanabilir niteliktedir. Stemrich raporunda Marschall'ın düşünceleriyle tamamen çelişkili fikirler üretmiştir. Bu nedenle raporunu, Marschall imparatora gezisinde refakat ederken, Almanya'ya yollamıştır. Aksi takdirde raporu yollayabilmesi için Marschall'ın da imzalaması gerekmektedir. Marschall'ın böyle bir raporu imzalamayacağı ortadadır. Bu nedenle Stemrich, Marschall'ın Wilhelm'e refakati sırasında raporunu Elçilik Sekreteri Schlözer'e imzalatarak şansölyeye yollamıştır.[1] Stemrich'in 31.10.1898 tarihli raporundan bazı bölümleri aşağıda aktarıyorum:

Bağdat Demiryolu en az 500 milyon franklık sermaye gerektiren bir yatırımdır. Yatırılan bu büyüklükte bir sermayenin kârlılık hesapları ön planda tutulmalıdır. Anadolu demiryollarında 1896-97 yıllarında elde edilen olumlu sonuçlar yanıltıcı olmamalıdır. Bu dönemde ürünün istisnai olarak iyi olması yanında, askeri harcamalar da şirketin gelirini artırmıştır.[2] Anadolu demiryollarında taşınan yolcu

Tablo: 8

Anadolu ve Bağdat demiryollarının gayrısafi hasılatı (Frank)

	Haydarpaşa-Ankara		Eskişehir-Konya		Bağdat Demiryolu	
Yıl	Toplam	1 km başına	Toplam	1 km başına	Toplam	1 km başına
1893	4.077.546,24	7.054	—	—	—	—
1894	3.246.361,64	5.616	—	—	—	—
1895	3.566.625,12	6.170	356.505	2.738	—	—
1896	4.185.914,--	7.242	1.007.638	2.822	—	—
1897	7.771.327,--	13.445	2.986.193	6.710	—	—
1898	6.665.011,--	11.531	1.735.957	3.901	—	—
1899	4.139.063,--	7.161	1.035.219	2.326	—	—
1900	5.492.637,--	9.502	1.850.965	4.159	—	—
1901	7.492.380,--	12.962	2.418.410	5.434	—	—
1902	6.108.249,--	14.028	3.001.163	6.744	—	—
1903	6.081.375,--	10.521	2.200.627	4.945	—	—
1904	6.066.829,--	10.496	2.941.217	6.609	—	—
1905	7.146.213,--	12.363	3.545.599	7.967	323.360,97	1.616,80
1906	7.016.923,--	12.140	2.739.473	6.156	273.765,78	1.368,14
1907	6.373.658,--	11.027	3.106.783	6.981	350.888,57	1.754,77
1908	5.281.959,--	9.138	2.588.344	5.816	367.971,12	1.839,86
1909	5.640.595,--	9.758	2.079.635	4.673	387.344,27	1.936,72
1910	7.662.216,--	13.256	3.690.201	8.293	518.864,--	2.571,43
1911	9.885.948,--	17.104	5.058.098	11.367	740.604,--	3.379,34

Kaynak : Schmidt, s.140.

sayısı Anadolu içlerine gidildikçe düşmektedir.[3] Tarımsal ürün dışsatımında da taşımacılık 1200 kilometreyi aşarsa rantabl olmaktan çıkmaktadır. Avrupa mallarının dışalımının söz konusu olması içinse, her şeyden evvel bölge halkının bu tür malları talep ediyor duruma gelmesi gerekmektedir... Ayrıca Osmanlı Devleti'nin yükleneceği kilometre garantilerini ödeyip ödemeyeceği bir soru işaretidir. Deutsche Bank 1892 yılından beri demiryolunun yapımı konusunda Merkez Bankası'nın desteğini sağlamaya çalışmaktadır. Yapılan sayısız görüşmelerde banka yetkililerinden olumsuz yanıt alınmıştır. Deutsche Bank'ın ısrarla resmi bir kurumun desteğini araması, girişimin kârlılığı konusunda kendilerinin de şüphede olduklarını göstermektedir. 500 milyon franklık bir yatırımın Bağdat Demiryolu yerine örneğin, Alman Deniz Filosu'nun geliştirilmesinde kullanılması daha rasyonel bir davranış olacaktır...[4]

Stemrich daha sonra Bağdat Demiryolu Araştırma Komisyonu'nun şefi olarak Kapp, Mackensen ve Anadolu Demiryolu'nun ticari bölüm şefi Aghassia ile beraber bölgeye gönderilmişti. Komisyonun görevi güzergâh tespiti yapmak ve demiryolunun potansiyel gelir kaynaklarını araştırmaktı. Gezi Eylül 1899 tarihinde Eskişehir'den başlamış Konya, Ereğli, Adana, Mersin, Halep, Diyar-

Tablo: 9
Anadolu Demiryolu'nda taşınan yolcu sayısı

Yıl	Haydarpaşa - Ankara		Eskişehir - Konya
	Toplam	Pendik'e kadar (25 km)	
1900	1.125.952	776.369	68.886
1901	1.179.852	824.610	79.642
1902	1.240.141	867.569	82.608
1903	1.357.292	978.328	101.848
1904	1.528.324	1.146.679	120.138
1905	1.858.501	1.445.802	105.484
1906	1.951.758	1.522.018	122.026
1907	2.215.747	1.752.745	141.435
1908	2.407.910	1.918.100	183.823
1909	2.299.115	1.808.030	129.419
1910	2.508.560	1.929.770	157.547
1911	2.709.276	2.038.691	212.535

Kaynak : Schmidt, s. 143.

bakır, Musul ve Bağdat üzerinden Basra'ya ulaşılmış, 5 Nisan 1900 tarihinde İstanbul'a dönülmüştü. Gezinin büyük bölümü at arabası katarlarıyla gerçekleştirilmişti. Gezi boyunca öncelikle olası güzergâh boylarında âşâr vergilerinin demiryolunun maliyetini karşılayacak durumda olup olmadığının araştırılmasına önem verilmişti. Bu nedenle bölgedeki kent ve kasabaların nüfus yoğunluğu, zirai faaliyetleri ve diğer geçim kaynakları incelenmiş, madenler ve yeraltı kaynakları araştırılmıştı. Stemrich bu geziden sonra da Osmanlı hazinesinin bu hattın kilometre garantilerini ödeyecek kaynaklara sahip olmadığı görüşünü sürdürmüş ve bunu raporunda bir kez daha vurgulamıştı.[5] Friedrich Rosen da Bağdat demiryolu konusunda pesimist olduğu görüşünü Siemens'e aktarmış, Stemrich'in olumsuz raporuna rağmen hattın yapımına karar verilmesini anlamakta güçlük çektiğini belirtmekten çekinmemişti.[6]

Bağdat Demiryolu aleyhine yazdığı raporla gündeme gelen, İstanbul Genel Konsolosu ve Bağdat Demiryolu Araştırma Komisyonu Başkanı Wilhelm Stemrich.

Marschall'ın Yanıtı

Görüldüğü gibi Stemrich, Marschall'ın Osmanlı politikası konusundaki düşüncelerine aykırı fikirler ileri sürmekteydi. Bu nedenle rapor Dışişleri Bakanlığı kanalıyla tekrar Marschall'a gönderilmişti. Marschall'ın Stemrich'e yanıt amacıyla 3.1.1899 tarihinde hazırlayıp Şansölye Hohenlohe'ye gönderdiği rapor o günlerde Almanya'da egemen olduğunu belirttiğimiz sömürgecilik (Weltpolitik) konusundaki görüşleri somut olarak ortaya koyması açısından son derece önemli bilgiler içermektedir. Marschall'ın 46 sayfalık kapsamlı raporundan bazı önemli bölümleri aşağıya aktarıyorum:

> ... İktisadi genişlemenin ya da modern terimini kullanırsak Weltpolitik'in bir yaşam koşulu olduğu ülkeler vardır. Bu kategorideki ülkeler için yurtdışında sermaye yatırımı söz konusu olduğunda, yatırımın kârlılığı ve güvenliği kavramları farklı anlamlar içermektedir. Bir yönetimin özel sermayeyi hangi durumlarda destekleyeceği, o ülkelerin iktisat politikası tarafından belirlenir.
>
> Alman girişimci ruhunun başarıyla gerçekleştirdiği Anadolu Demiryolu'nun Bağdat'a kadar uzatılması, Asya topraklarının Alman kültürüne açılması anlamını taşır. Yabancı ülkelerin Alman ticaretine açılması, Alman iktisadi politikasının *en önemli* görevidir. Yıllık nüfus artışı 600.000'i bulan bir ülkenin dışsatım sorunu olan endüstrimiz için taşıdığı önem ortadadır... Üstelik ticaretimize yönelik yeni bir tehlike söz konusudur. Şimdiye kadar bizim ürünlerimizi satın alan çeşitli ülkeler, ekonomik yönden gelişmeleri sonucu bu ürünleri kendileri üretmeye başlamışlardır. Bu tehlikeye karşı alınacak bir önlem vardır, o da *yeni pazar olanakları sağlayacak bölgelerin oluşturulmasıdır.*[7] Sömürgelerimizin yetersizliği nedeniyle, koloni olmadığı halde, bu tür bir açılımı sabırsızlıkla bekleyen ülkeler de etkinlik alanımıza dahil edilmelidir. İşte bu amaç için demiryolu yapımı sadece en etkili değil, aynı zamanda en kazançlı araçtır. Demiryolu yapımıyla demiryolu inşaatında kullanılacak malzemenin Alman endüstrisinden sağlanması bir yana, demiryolunun geçtiği bölgelerin pazara bağlanması, önceliğin Alman ticaretine geçmesini sağlayacaktır...
>
> Kapalı kalmış bölgeleri pazara bağlayacak demiryolu yapımını gerçekleştirebilmek için bir dizi riski göze almak gerekmektedir. Bu tür bölgelerde nüfusun ve toprağın yapısı, üretim ve tüketim ilişkileri üzerinde istatistik raporlar bulunmamaktadır. Söz konusu ülkelerde yapılacak yatırımların geleceği ancak daha önceki deneyimlere dayanılarak tahmin edilebilir. Belirli riskler taşıdığı için bu girişimlerin daha baştan (a piori olarak) yadsınması, bazı riskleri göze almayı içeren Weltpolitik düşüncesinin reddedilmesi anlamına gelir.[8]

Marschall, demiryollarının inşasından sonra o bölgedeki halkın gereksinmesiyle birlikte, talebin de artacağı, böylece demiryolu gelirlerinin yükseleceği görüşündeydi. Büyükelçi Anadolu'nun şimdiye dek gerektiği şekilde değerlendirilmemiş verimli topraklarının ve maden yataklarının, Alman endüstrisinin hammadde sorunu açısından önemini vurguluyordu. Marschall Anadolu Demiryolu'nun bir Alman girişimi olarak Bağdat'a uzatılmasının, tüm ulusun yükümlenmesi gereken bir "milli iktisat" görevi olduğunu savunuyordu. Söz konusu girişimin sonuçlarının yavaş yavaş alınabileceği ve işletmenin ancak yıllar sonra kârlı duruma geçebileceği gerçeğini de gözardı etmeyen Marschall, bu nedenle Osmanlı hükümetinin ödeyeceği kilometre garantisini kaçınılmaz görüyordu. Ancak kilometre garantisinin miktarı hem Osmanlı hükümetinin kaldıramayacağı bir büyüklükte olmamalı, hem de demiryolu işletmesine çalışmalarını sürdürebilmesi için yeterli teşviki sağlamalıydı.

Marschall'a göre, Stemrich'in savunduğu Deutsche Bank'ın Merkez Bankası tarafından desteklenmemesi doğrultusundaki düşünceleri de yanlıştı. Sorunun kaynağını Bağdat Demiryolu'nun Anadolu Demiryolu gibi Almanların yapıp işlettiği bir milli Alman teşebbüsü olması ya da ruhunu ve milliyetini hisse senetleri çoğunluğunun belirlediği uluslararası bir işletme olması konusundaki tercih oluşturuyordu.[9] İkinci durumda, Süveyş Kanalı örneğinde görüldüğü gibi günün birinde hisse senetleri çoğunluğu bir başka ülkeye geçerek, Alman çabasının meyvelerini bu ülke toplayabilirdi. Marschall bu konudaki görüşlerini şöyle sürdürüyordu:

> Bir mali kuruluş için her iki yolu denemek mümkündür. Deutsche Bank'ın potansiyeli devlet desteklemese bile, uluslararası para piyasasından yararlanarak söz konusu demiryolunu gerçekleştirecek düzeydedir. Buna rağmen Deutsche Bank birinci yolu tercih etmeye hazırdır. Bu nedenle Alman yönetimi demiryolunun milli karakterinin ortadan kalkmaması için bankaya yardımcı olmalı, en azından moral desteği sağlamalıdır. Alman İmparatorluk Yönetimi'nin sorumluluğa ortak olmak istememesi Almanya'nın artık bir sömürgeci güç olduğu gerçeğiyle uyuşmamaktadır. Yeni kolonilerin elde edilebilmesi için devlet bu tür girişimlere destek olmak zorundadır.

Marschall'ın korkusu devlet desteği sağlanmazsa demiryolunun yapılamayacağından değil, tam tersine her koşulda demiryolunun inşa edileceği düşüncesinden kaynaklanmaktadır. Marschall, Bağdat demiryolunun ikinci yolla gerçekleştirilmesi durumda Anadolu'daki Alman çıkarlarının zarar göreceğinden endişelenmektedir. Marschall, sultanın imtiyaz konusunda Alman ulusuna tanıdığı önceliğin mutlaka değerlendirilmesi gerektiği inancındadır.

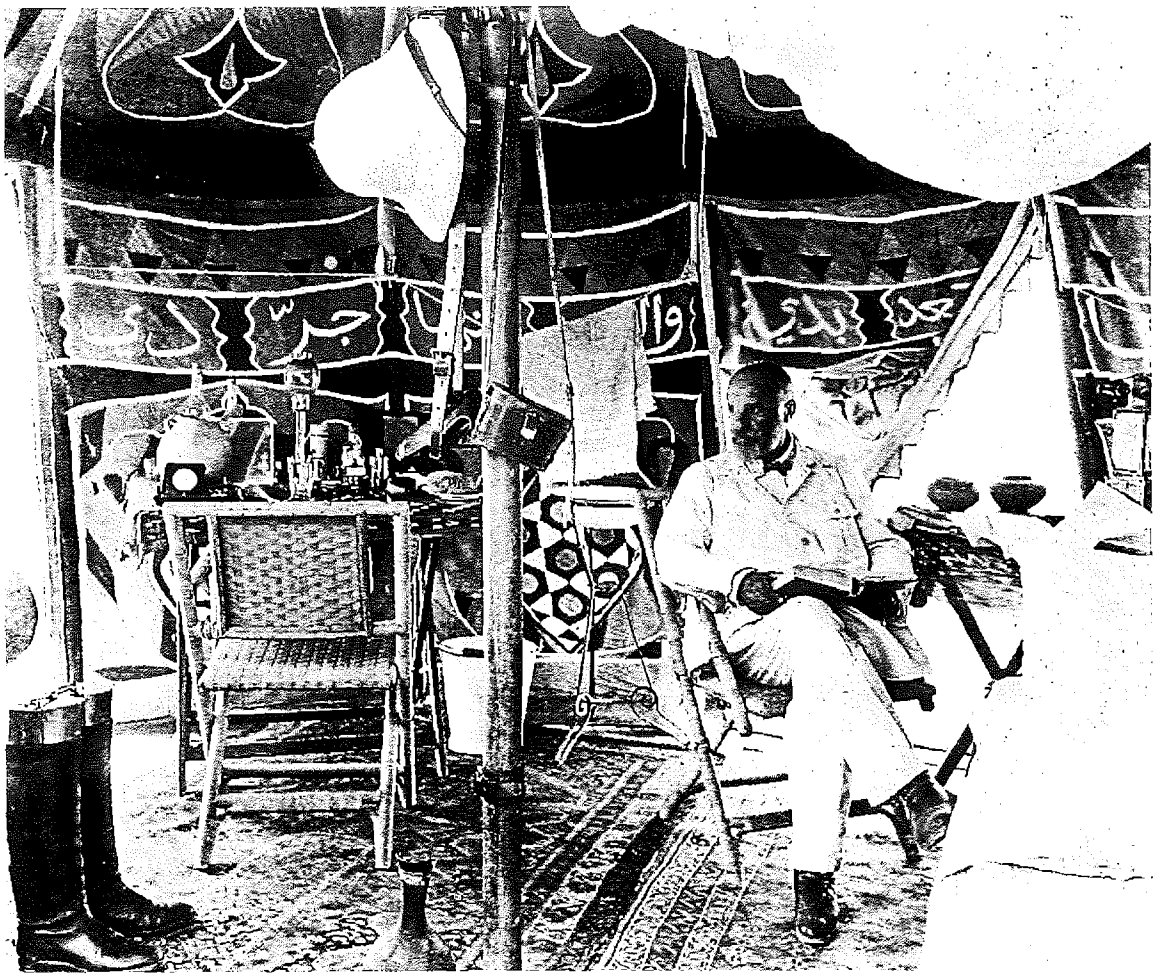
Marschall'ın raporunda ekonomi ve politika ilişkisi üzerine düşünceleri de ilginçtir:

> Ekonomi ve politikanın birbirinden ayrı şeyler olduğunu savunan öğreti günümüzde geçerliliğini yitirmiştir. Ekonomilerini geliştirebilmiş uluslar, politik etkilerini de artırmışlardır; tersine iktisadi açıdan geri kalanlar ise siyasi olarak da zayıftırlar... Önümüzdeki yüzyıl bu süreci keskinleştirecektir. Eğer Almanya Doğu'da iktisadi etkinliğini artırmaya devam ederse, Alman mallarını Alman gemileriyle taşıma sürecini hızlandırabilmek için Haydarpaşa Limanı inşa edilip, oradan Anadolu Demiryolu Bağdat'a kadar bir Alman girişimi olarak ve yalnız Alman malzemesi kullanılarak gerçekleştirilirse, "tüm Doğu topraklarının tek bir Pomeranyalı askerin kemikleri kadar değer taşımadığı" ifadesi aktüel gerçekliğini yitirmiş tarihi bir anı olarak kalacaktır.[10]

Marschall daha önceki bir raporunda da Bismarck'ın bu ünlü cümlesini ve onun arkasında yatan anlayışı eleştirmişti. Büyükelçiye göre bu anlayış Almanya'ya muhalif olan Osmanlı yöneticilerinin ekmeğine yağ sürmekteydi. Marschall halihazırda Osmanlı yönetimi nezdinde Osmanlı Devleti'nin bütünlüğünü savunan politikalarının güç kazandığını vurguluyordu. Marschall'a göre, bu avantajlarını daha ileri noktalara taşıyabilmeleri için bu tür cümleler ve muğlak ifadeler yerine, Osmanlı yöneticilerinin beklediği gibi açıkça ve dürüstçe onların ülkesi için neler yapabileceklerini ve Osmanlı ülkesinin kendileri için önemini vurgulamaları gerekiyordu.[11]

Marschall'ın raporu görüldüğü gibi, Alman sanayiinin ulaştığı aşamanın dayattığı Weltpolitik düşüncesi ve bu düşüncenin uzantısı olan Osmanlı politikasına verilen önem açısından ilginç gözlemler içermektedir. Bu noktada çalışmamızda dönem dönem karşımıza çıkan Alman oryantalist/diplomat

Oppenheim'ın Marschall'ın düşüncelerine paralel olarak yazdıklarına değinmekte fayda olabilir. Oppenheim *Vom Mittelmeer zum Persischen Golf* [Akdeniz'den Basra Körfezi'ne] adlı devasa eserinde, İstanbul'u Akdeniz'i ve İran Körfezi'ni birbirine bağlayan ve Mezopotamya'dan geçen bir Alman demiryolunun başlangıçta bir maliyete katlanmayı gerektirse de, uzun dönemde getireceği kazancın bu fedakârlığa fazlasıyla değeceği kanaatinde. "Demiryolunun Bağdat'a ulaşmasıyla Mezopotamya'da çok geniş bir alan Alman endüstrisinin, Alman ticaretinin ve Alman girişimci ruhunun hizmetine girecektir... Kuşkusuz Almanya Osmanlı İmparatorluğu'nda memnuniyetle karşılanan bir ülkedir." Oppenheim Alman İmparatoru'nun yaptığı gezinin iki ülke arasındaki dostluğu pekiştirip Alman prestijini artırdığını da sözlerine eklemişti. Oryantaliste göre Osmanlıların Almanlara güvendiklerini, onların diğer büyük güçler gibi bencilce duygularla faaliyet göstermediklerine inandıklarını belirtiyordu. Oppenheim ayrıca Bağdat demiryolunun Almanlara olduğu kadar Osmanlılara yapacağı katkıları da anlatıyordu.[12] İşin ilginci bu kitabın Abdülhamit'in anılarında da beğeniyle yer almasıdır: "Oppenheim'ın Mezopotamya hakkındaki kitabı (*Vom Mittelmeer zum Per-*



Max von Oppenheim'ın Osmanlı İmparatorluğu'ndaki araştırmaları sırasında çadırında çekilmiş bir fotoğraf.

sischen Golf), Dicle ve Fırat vadisinin iktisadi ehemmiyetini çok güzel belirtiyor. Bana hülasasını verdikleri bu dikkate değer eser, valilerimizin Mezopotamya'nın istikbali hakkındaki raporlarının doğruluğunu teyit ediyor."[13]

Benzeri düşünceleri hararetle savunan bir diğer makale de Rogalla von Bieberstein tarafından yazılmıştı. Bieberstein öncelikle demiryolunun geçeceği bölgelerin Alman tarımına, endüstrisine ve ticaretine açılacak tüm potansiyel zenginliklerini birer birer ortaya koymuştu. Yazar makalesine son noktayı koyarken, Bağdat demiryolu sayesinde "Yakındoğu'da Alman sanayii, ticareti ve kolonizasyon çalışmaları için yeni, zengin ve çok şey vaat eden bir ufuk" açılacağını müjdeliyordu.[14]

1 Manzenreiter, s. 128.

2 Karşılaştırma için bkz. Anadolu ve Bağdat demiryollarının gayrisafi hasılatını gösteren Tablo 8.

3 Karşılaştırma için bkz. Anadolu Demiryolu taşımacılığını gösteren Tablo 9.

4 Genel Konsolos Stemrich'ten, Başbakan Fürst Hohenlohe Schillingsfürst'e 31.10.1898 tarih, 165 nolu rapor, aktaran Manzenreiter, s. 124-128. Aynı raporun iyi bir özeti ve Stemrich'in ileri sürdüğü diğer sakıncalar için bkz. Immo Sievers, *Der europaeische Einfluss auf die türkischen Bahnbauten bis 1914*, Bamberg, 1991, s. 35, 36.

5 Sievers, s. 41-43.

6 Rosen, s. 66, 67.

7 İtalik kelimelerin altı Marschall tarafından çizilmiştir.

8 Marschall'dan Hohenlohe Schillingsfürst'e 3.1.1899 tarih, 2 nolu rapor, aktaran Manzenreiter, s. 130, 131.

9 Agr, s. 131-132.

10 *Age*, s. 129-134.

11 Marschall'dan Hohenlohe'ye, 5.3.1898, Constantinople, (gizli), *G.D.D.*, Vol. II, XII 559, s. 466.

12 Max Freiherr von Oppenheim, *Vom Mittelmeer zum Persischen Golf, durch den Hauran, die Syrische Wüste und Mesopotamien*, Berlin, 1900, Cilt II, s. 254, 257, 258.

13 Sultan Abdülhamit, s. 94.

14 Rogalla von Bieberstein, "Über die deutsche Bagdadbahn", *Die Umschau*, VI. Jahrgang, 1902, s. 287-290.

17

BAŞVURU SÜRECİ

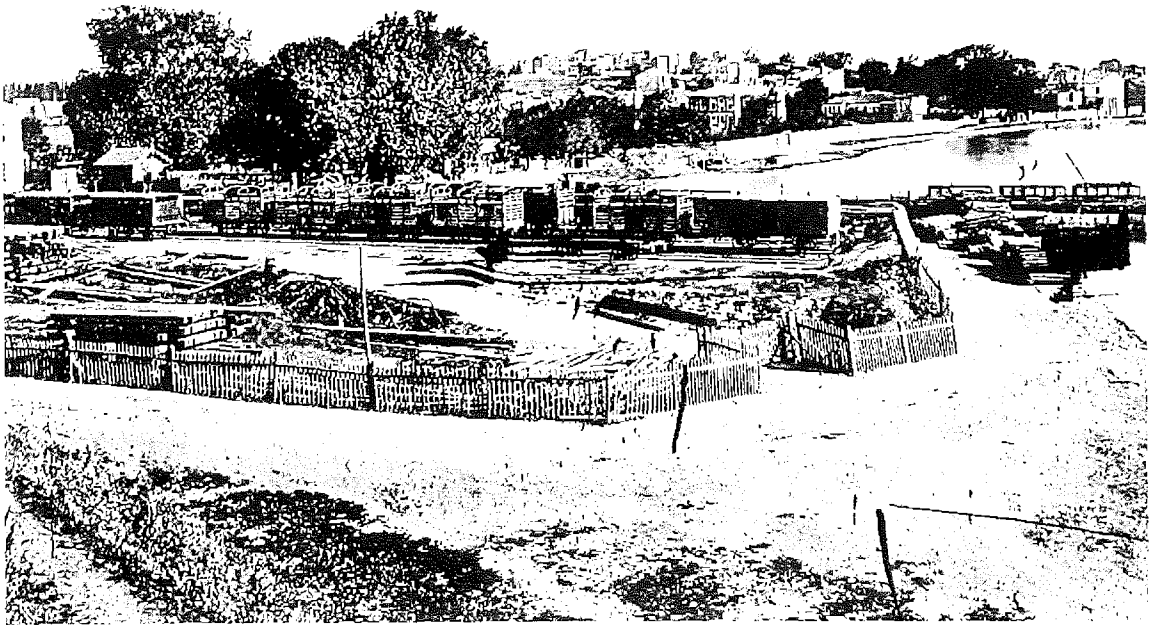
II. Wilhelm'in yaptığı gezinin sonuçlarından ilki 29 Nisan 1899 tarihinde Haydarpaşa Limanı imtiyazının Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verilmesi oldu. Anadolu Demiryolu Kumpanyası liman inşası için yine Holzmann firmasının yöneteceği "Société du Port de Haidar Pacha" şirketini kurdu. Böylece 1900 yılında inşaatına başlanan liman 14 Nisan 1903 yılında hizmete açıldı.[1]

Önceki bölümlerde bahsedildiği gibi çoktandır Anadolu Demiryolu Şirketi ve Alman Büyükelçiliği, Anadolu Demiryolu'nun başlangıç noktası Haydarpaşa'da bir liman yapımı için imtiyaz peşindeydi. Marschall, imtiyazın verilişini Dışişleri Bakanlığı'na "... böylece Anadolu Demiryolu'nun geleceği, Alman ticareti ve Alman deniz ulaşımı açısından son derece önemli olan büyük bir eser, gerçekleşme olanağına kavuştu" şeklinde bildiriyordu. Marschall sonucun aynı zamanda "tam bir yıl boyunca engellemelerine karşı savaştığı" Fransız Büyükelçiliği ve İzmir-Kasaba Demiryolu yöneticilerine karşı bir zafer niteliği taşıdığını ekliyordu.[2]

Almanlara verilen yeni imtiyaz şubat ayı başında Fransız Büyükelçisi Constans tarafından protesto edildi. Rus Dışişleri Bakanı Muraviev de, liman yapımının İstanbul'daki Rus çıkarlarıyla çelişeceğini bildirmişti. Petersburg'daki Alman Büyükelçisi Radolin, Rus Dışişleri Bakanı'na cevap olarak Anadolu'da yalnızca ticari amaçlar taşıdıklarını, politik bir talebin söz konusu olmadığını söylemişti. Aynı yanıt Bülow tarafından Berlin'deki Rus Büyükelçisi Graf Osten Sacken'e yinelenmişti.[3]

Haydarpaşa imtiyazının Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verilmesinden sonra, Alman Dışişleri Bakanlığı ile Georg von Siemens arasında konuyla ilgili yeni görüşmeler yapıldı. Gündemdeki konular arasında Bağdat Demiryolu girişimine İngiliz katılımının sağlanması da vardı. Dışişleri yetkilileri Siemens'in bu önerisini hem finansal hem de politik açıdan desteklediler. Siemens bu konuda 1893 sonbaharında İstanbul ve İzmir'de, İzmir-Aydın demiryolu yetkilileriyle görüşmelerde bulunmuş ancak bir sonuç elde edememişti. Siemens'in İngilizlere yaptığı ortaklık önerisi bu kez de reddedilecekti.[4]

16 Mart 1899 tarihinde II. Wilhelm'in isteğiyle Dışişleri Bakanlığı ve Siemens arasında Bağdat Demiryolu üzerine kapsamlı bir görüşme daha yapıldı. Siemens o yılki mahsulün kötü gitmesi yüzünden Anadolu Demiryolu Şirketi'nin gelirinin 1/3 oranında düştüğünü, bu nedenle Osmanlı yetkilileriyle kilometre garantisi miktarı üzerine görüşülmesi için zamanın uygun olmadığını belirtti. Ayrıca Alman para piyasasında durum başvuru için elverişli sayılmazdı.



1880 yılında Haydarpaşa Limanı.

Siemens, Dicle ve Fırat nehirlerine ulaşım şirketi kurulması konusunun da ertelenmesinden yanaydı. Aksi takdirde İngilizler Mezopotamya'daki çıkarlarının tehlikeye düştüğünü düşünerek, nehir ulaşım şirketi ile beraber demiryolu projesine de şiddetle karşı çıkarlardı.[5]

Bağdat Demiryolu yatırımına İngilizlerin katılımı sağlanamayınca Fransız yetkililerle görüşmeler yapıldı ve beklenmedik biçimde olumlu sonuçlar alındı. Aslında Fransız ve Alman bankerlerinin daha iki yıl önce dirsek temasına başladıkları, 23 Haziran 1897 tarihli bir Osmanlı belgesinden anlaşılıyor. Babıâli'ye Paris'ten gönderilen telgrafta Kaulla'nın Frankfurt'ta hararetli bir biçimde demiryolu konusunda "ittifak etmek" için görüşmelerde bulunduğu bildirilmişti.[6] Fransızlar, Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman sermayesiyle sürekli çelişkiye düşmenin kendileri için pek yarar sağlamadığını anlamışlardı. Fransız Büyükelçisi Constans'ın önayak olmasıyla yapılan ikili görüşmelerde büyükelçi, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki iktisadi sorunlarda çekişmeye bir son vermelerini önermiş, bunun iki ülkeye de yarar getirmeyeceğini belirtmişti. Bölgenin İngilizlerin ilgi alanı olmaktan kısmen uzaklaştığı bu dönemde Fransız ve Alman sermayeleri birlikte hareket ederlerse, daha kazançlı olacakları ortadaydı. Üstelik iki ülkenin birlikte yapacağı yatırımlar kamuoyunda büyük güven ortamı yaratacağından, hisse senetlerinin ihracı da kolaylıkla gerçekleşebilecekti.[7]

Fransızların teklifleri Alman diplomatik çevrelerinde başlangıçta şüphe uyandırdıysa da, bir süre sonra olumlu karşılandı. Dışişleri Bakanlığı'nın bölgedeki Alman etkisinin azalmaması koşuluyla Fransızlarla işbirliği konusunda bir itirazı yoktu.[8] Prusya Merkez Bankası'nın olumsuz görüş bildirmesinden sonra, yabancı sermaye katılımı konusuna önem veren Deutsche Bank ise, Fransızların olumlu yaklaşımını memnuniyetle karşıladı. Deutsche Bank, Osmanlı Bankası, Anadolu Demiryolu Şirketi ve İzmir-Kasaba Şirke-

ti temsilcileri arasında sürdürülen görüşmeler 6 Mayıs 1899 tarihinde anlaşmayla sonuçlandı.

Anlaşmaya göre Fransızlar Bağdat Demiryolu Şirketi'ne %40 oranında bir sermaye payı ile katılacaklardı. Diğer %60'lık pay Deutsche Bank'ın önderliğindeki gruba ait olacaktı. Ayrıca Fransız İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi ve Anadolu Demiryolu Şirketi birbirlerini yönetim kurulunda ikişer üyeyle temsil edeceklerdi.[9] Ortaklık bir üçüncü ülkenin katılımına açık tutulacaktı. Ayrıca görüşmelerde İzmir-Kasaba Demiryolu ile Anadolu Demiryolu'nun Afyon'da birleştirilmesi kararlaştırılmıştı. Gerçekten de iki demiryolunun birleşmemiş olması ticari açıdan son derece irrasyonel bir durumdu. C. Woods Afyon'da bulunduğu dönemde, iki istasyonun arasındaki birkaç yüz yarda olan mesafe yüzünden yolcuların aktarma yaparken hedefledikleri trenleri kaçırarak gereksiz zaman kaybına uğradıklarını gözlemlediğini yazmıştı.[10]

Fransa ile yapılan anlaşma Anadolu Demiryolu Şirketi için finansman sorununun çözümünde önemli bir adım olarak algılandığından, 29 Mayıs 1899 tarihinde Kurt Zander Anadolu Demiryolu'nun Konya'dan başlayıp Bağdat üzerinden Basra Körfezi'ne kadar uzatılması isteğiyle resmen Babıâli'ye başvurdu.[11] Başvurudan kısa bir süre sonra demiryolunun geçmesi düşünülen bölgeleri iktisadi ve teknik açıdan yerinde inceleyecek bir komisyon oluşturuldu.[12] Marschall 30 Mayıs tarihli raporunda, Anadolu Demiryolu Şirketi'nin daha kısa ve teknik açıdan daha elverişli olduğu için demiryolunun Ankara-Sivas yerine Konya'dan başlatılmasını tercih ettiğini, ancak Osmanlı askeri yöneticilerinin stratejik nedenlerle Konya güzergâhına karşı çıktıklarını belirtiyordu. Gerçekten de Harbiye Nazırı Rıza Paşa ile Topçu Komutanı Zeki Paşa, Rusya ile çıkacak bir savaş ya da herhangi bir iç karışıklık durumunda Doğu bölgelerine süratle asker sevk edilmesinin ancak Ankara hattıyla mümkün olacağını savunuyorlardı.

Almanların ise Konya hattını tercih etmelerinin çeşitli nedenleri vardı. Hat Akdeniz'e bir çıkış olanağı sağlıyordu. Görece daha gelişmiş bölgelerden geçeceğinden işletme gelirini artıracak ve ucuza inşa edilebilecekti. Konya hattı Almanlar için ekonomik ve teknik nedenlerin yanında politik açıdan da tercih nedeniydi. Zira Ruslar kendi sınırlarına yakın bölgelerde yapılacak bir demiryoluna çok daha sert biçimde karşı koyacaklardı. Ortakları durumundaki Fransızlar ise Ruslarla hiçbir şekilde çelişkiye girmek istemiyorlardı.

Almanların Konya, Osmanlıların ise Ankara-Sivas güzergâhını yeğlemeleri, demiryolunun izleyeceği hattın saptanmasını, çözümlenmesi gereken birincil sorun haline getirdi. Sultan, tatilini geçirmek üzere Almanya'ya gidecek olan Marschall'a konunun askeri komisyonda birkaç gün içinde görüşüleceğini söyledi. Sonuç İstanbul'dan ayrılmadan kendisine iletilecekti. Ancak Marschall'ın ayrılışından sonra Maslahatgüzar Schlözer, Dışişleri Bakanlığı'na askeri komisyonun hâlâ bir karara varamadığını bildiriyordu. Schlözer askeri yetkililerin demiryolunun Ankara-Sivas üzerinden uzatılmasında ısrar ettiklerini de sözlerine ekliyordu. Askeri komisyonun İstanbul'daki görüşmeleri sürerken konu hakkında Askeri Ataşe Binbaşı Morgan'ın gönderdiği rapor ilgi çekici bilgiler içermekteydi. Morgan, Osmanlı yöneticilerinin kendi çıkarları açısından, Ankara-Yozgat-Sivas-Malatya-Diyarbakır-Musul-Bağdat-Basra hattını tercih etmelerini empatiyle karşılıyordu. Sırf 40.000 askerden oluşan Dördüncü ve Altıncı Orduları harekete geçirme olanağı sağlaması, Türklerin söz konusu hattın yapımında ısrar

etmeleri için yeterli bir nedendi. Ancak Morgan, doğal olarak Alman çıkarlarını ön plana aldığından Konya güzergâhından yanaydı. Morgan, Konya hattının Bağdat'a en kestirmeden bağlantıyı sağlayacağını, bu nedenle Hindistan ticaretini ele geçirme şansının da doğabileceğini sözlerine ekliyordu.[13] İleride gündeme geleceği üzere Erzurum mebusu Pastırmacıyan bu konuda Almanların taleplerinin kabul edilmesini ağır bir biçimde eleştirecektir.

Bu arada Berlin'de yapılan toplantılarda Araştırma Komisyonu'nun 15 Eylül'de İstanbul'dan hareket etmesi kararlaştırılmıştı. Kurt Zander araştırma heyeti onuruna verdiği ziyafette, imtiyazın kendilerinin Osmanlı Bankası ve bir kısım diğer mali kuruluşlarla birlikte oluşturacakları bir konsorsiyuma verileceğini ileri sürmüştü.[14]

1 Manfred Pohl, *Von Stambul nach Bagdad, Die Geschichte einer berühmten Eisenbahn*, Münih-Zürih, 1999, s. 108.

2 Marschall'dan, Dışişleri Bakanlığı'na 29.1.1899 tarihli telgraf, *GP*, Cilt XIV, Bölüm 2, s. 476 ve 473.

3 Helfferich, Cilt III, s. 95.

4 *Age*, Cilt III, s. 92.

5 Dışişleri Müsteşarı Bülow'dan II. Wilhelm'e 17.3.1899 tarihli rapor, *GP*, Cilt XIV, Bölüm 2, s. 476.

6 *B.O.A.*, Y. PRK. PT, 14/35.

7 Marschall'dan Dışişleri Bakanlığı'na 12.4.1899 tarihli telgraf, *GP*, Cilt XIV, Bölüm 2, s. 480-482, Nr. 3983.

8 Bülow'dan Marschall'a, 4.5.1899 tarih, 69 nolu telgraf, *GP*, Cilt XIV, Bölüm 2, s. 484, 485 Nr. 3986.

9 Helfferich, Cilt III, s. 96, 97.

10 H. Charles Woods, "The Bagdad Railway and its Tributaries", *The Geographical Journal*, Vol. 50, No. 1, Temmuz 1917, s. 37. Bu anlaşma hayata geçirilemediğinden birleşme de gerçekleştirilememişti. 1903 yılında yazılmış bir Osmanlı resmi belgesinde iki hattın birleştirilmesine "kesinlikle teşebbüste bulunulmaması" konusunda ilgililer uyarılıyordu, *B.O.A.*, İ. Hus. 105 / 1321-S/4.

11 Marschall'dan Dışişleri Bakanlığı'na 30.5.1899 tarih, 188 nolu telgraf, *GP*, Cilt XIV, Bölüm 2, Nr. 3987, s. 485.

12 Helfferich, Cilt III, s. 98.

13 Manzenreiter, s. 143, 144.

14 *B.O.A.*, Y. PRK. TKM, 42/55.

18

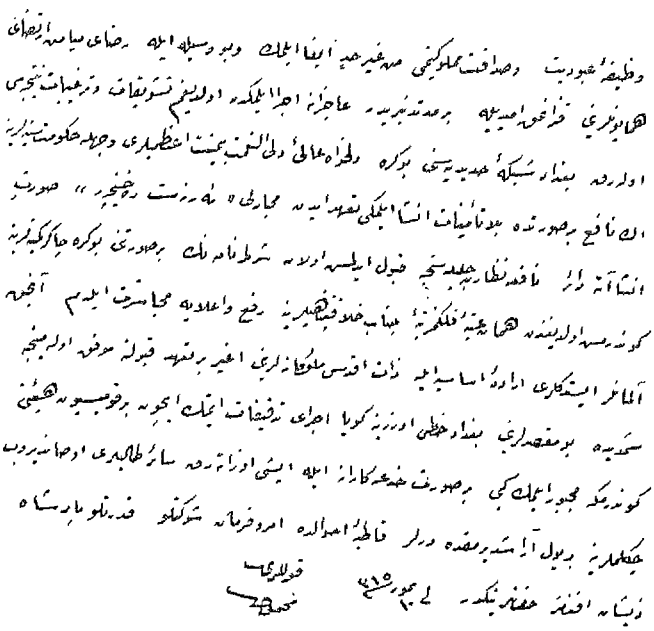
BİR KARŞI BAŞVURU: RECHNITZER'İN PROJESİ VE ALMAN SERMAYESİNE MUHALEFET

Bağdat Demiryolu sözleşmesinin kesinlik kazanabilmesi için daha bir dizi engelin aşılması gerekmekteydi. İmtiyaz başvurularının arkasının kesilmemesi Almanların işini zorlaştırıyordu. Örneğin Fransız işadamı Bartisol adına hareket eden Mösyö Cotard Konya'dan başlayıp İskenderun Körfezi üzerinden Bağdat'a ulaşmak üzere bir demiryolu inşa etme önerisi getirmişti.[1] Mösyö Cotard kendisine söz konusu "demiryolu imtiyazı ihsan buyurulduğu takdirde bunun bilateminat inşa ve işletilmesini deruhte edeceğini" garanti ediyordu. Nafıa Meclisi'nin 24 Ağustos 1898 tarihli mazbatasında belirtilen görüşler, meclis üyelerinin açıkça Cotard'ın teklifinden yana olduklarını gösteriyor. Raporun konumuzla ilgili bölümü şöyleydi: "Cotard'ın layihasının mütalaasından anlaşıldığına göre dört kısma bölünmüş olan ve birincisi Konya'dan Adana'ya ve ikincisi Adana'dan Haleb'e ve Haleb'den Bağdad'a ve dördüncüsü Bağdad'dan Basra Körfezi'ne kadar uzayacak olan böyle bir büyük hattın devlet hazinesine yük olmaksızın bilateminat inşa ve tesisi devletin menfaatine en ziyade muvafık ahvalden olması ve Mösyö Bartisol'ün Fransa'da olan münasebet ve irtibatı sebebiyle vaki olan teşebbüsünü güzel bir neticeye ulaştırma başarısının mümkün görülmesi cihetleriyle iş esasen şayan-ı takdir(dir)."[2]

Görüldüğü gibi Bartisol/Cotard grubu önemli bir rakip olarak ortaya çıkmıştı. Ancak Almanların ve Abdülhamit'in başını en fazla ağrıtacak olan kuşkusuz Rechnitzer'in başvurusu olacaktı. Adı geçen Macar bankeri İngiliz sermayesi adına Fransız mühendisinkine benzer şekilde Konya-İskenderun-Bağdat üzerinden Basra'ya uzanacak bir demiryolu projesiyle ortaya çıkmıştı. Basra Körfezi'ne ve İskenderun'a liman inşası da proje kapsamında bulunmaktaydı.[3] İşin ilginç yanı, Rechnitzer'in de Cotard gibi bu devasa proje için kilometre garantisi talebinde bulunmamasıydı.

Marschall 24.4.1898 tarihli raporuna göre, Rechnitzer, Viyana bankerlerinin ve Berlin Disconto Gesellshaft'ın yanı sıra Rothshild'in desteğini sağladığı iddiasında bulunmuştu. Ancak Alman Dışişleri Bakanlığı'nın yaptığı araştırma, bu iddianın geçerli olmadığını göstermişti.[4] Rechnitzer İngiliz Büyükelçisi Sir O'Conor'un desteğini almıştı. İngiliz büyükelçisinin etkisiyle Damat Mahmut Paşa[5] ve oğlu Cavit Bey de aktif biçimde projeden yana tavır koymuşlardı. Paşa, Abdülhamit'e yazdığı 22 Temmuz 1899 tarihli arızasında "en nafi bir suretde bilateminat inşa eylemeyi taahhüt eden" Rechnitzer'in projesinin Osmanlı Devleti'nin menfaatleri gereği tercih edilmesi görüşünü savunuyordu. Gerçekten de Rechnitzer

grubunun kilometre garantisi talep etmemesi kimi Osmanlı yöneticilerinin kafasını karıştırmıştı. Mahmut Paşa'ya göre Almanlar çeşitli bahanelerle "işi uzatarak sair talipleri usandırıp çekilmeleri" için çabalıyorlardı.[6] Paşa, Osmanlı politikasının "Devlet-i Âliye'nin muhafazasında henüz alakadar bulunan" İngiltere yanlısı olması gerektiğini düşünenlerdendi.[7] Mahmut Paşa'nın Abdülhamit'e sunduğu arizalar nedeniyle bu işle ilgilenmemesi doğrultusunda uyarıldığı birazdan gündeme gelecek.



Damat Mahmut Paşa 22 Temmuz 1899 tarihinde Bağdat Demiryolu konusunda kaleme aldığı arizasında, "En nafi bir surette bilateminat inşa eylemeyi taahhüt eden" Rechnitzer'in projesinin Osmanlı Devleti'nin menfaatleri gereği tercih edilmesi görüşünü savunuyordu. Mahmut Paşa'ya göre Almanlar çeşitli bahanelerle "işi uzatarak sair talipleri usandırıp çekilmeleri" için çabalıyorlardı. B.O.A., *Y. EE, 84/42.*

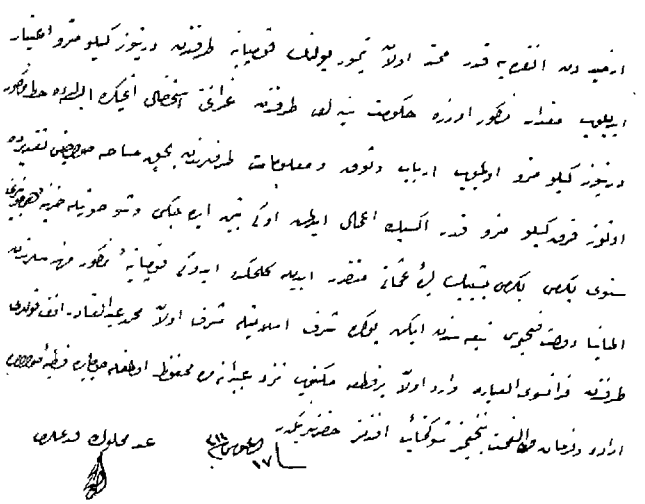
İngilizlerin Rechnitzer'i ileri sürmeleri Padişah Abdülhamit'in gözünde bir Avusturya-Macaristan vatandaşının bir İngiliz vatandaşından daha güvenilir olduğu düşüncesinden kaynaklanıyor olsa gerek. 15 Eylül'de Sir O'Conor, Marschall ile yaptığı görüşmede Bağdat Demiryolu konusundaki zorlukların aşılması için, Alman-Fransız grubunun İngiliz Rechnitzer grubuyla uzlaşması gerektiğini öne sürmüştü.[8]

Rechnitzer'in projesi aslında Almanların demiryolu imtiyazını sürüncemede bırakmaya yönelik, İngiliz çabalarının bir ürünüydü. İngilizler 1896 yılının başından beri Almanların Basra Körfezi'ne doğru ilerlemelerini kaygıyla karşılıyorlar, Hindistan yolunu tehdit altında hissettikçe muhalefetlerini sertleştiriyorlardı. Bilindiği gibi Basra Körfezi söz konusu olduğunda İngiliz muhalefeti sadece Almanya'ya değil Rusya'ya karşı da oldukça radikaldi. Örneğin 1899 yılının Mayıs ayında "Rusların Hürmüz Boğazı karşısında Bender Abbas nam limanı İran'ın müsaadesiyle taht-ı tasarruflarına almak üzere bulundukları havadisi dahi" İngiltere Dışişleri Bakanlığı'nın "Tahran'daki İngiliz Sefareti'yle mütemadiyen muhaberat"ta bulunmasına neden olmuştu. Berlin'deki Osmanlı Sefiri bu nedenle İngiltere'nin "Acem [Basra] Körfezi'ndeki kuvve-i bahriyesini tezyid için teşebbüs"te bulunacağının tahmin edildiğini bildirmekteydi.[9] Bu arada daha önce sözü edildiği üzere Rusya İmparatoru mabeyncilerinden Kont Kapnist de İskenderun'dan Basra Körfezi'ne kadar bir demiryolu imtiyazı için Babıâli'ye başvuruda bulunmuştu. Gerek Alman *Berliner Tageblatt* ve gerekse Fransız *New York Herald* gazeteleri 21 Temmuz 1898 günkü nüshalarında, Rusların bu girişiminin İngilizlerin bölgedeki nüfuzlarının azaltılması amacını taşıdığını yazmışlardı.[10] Fransız gazetelerinin İngilizlere atfen yayımladıkları Rusların

Kars'tan Basra Körfezi'ne bir demiryolu inşa etmek istedikleri haberi ise, Petersburg'daki Osmanlı sefiri tarafından yapılan araştırma sonucunda kesinlikle yalanlanmıştı.[11]

İngilizlerin ve Rusların muhalefetlerinin yanı sıra, bazı nazırlar da Osmanlı İmparatorluğu'nun içinde bulunduğu olumsuz ekonomik koşullar nedeniyle Maliye'nin yeni kilometre garantileri yükü altına girmesine karşıydılar.[12] Padişaha sunulan layihalardan birinde kilometre garantisi almayan hatların içinde bulunduğu olumsuz koşullar vurgulanıyor, ancak Osmanlı maliyesinin iki bin kilometreden uzun bir demiryolunun garanti ödemelerini karşılayacak durumda olmadığı gerçeğinin de altı çiziliyordu.[13] Bu konularda Abdülhamit'e arz edilenler arasında oldukça ilginç gözlemler içeren layihalar bulunmaktaydı. 14 Aralık 1899 tarihli bir layihada Alman Demiryolu Şirketi, Osmanlı maliyesini birtakım sahtekârlıklarla dolandırdığı gerekçesiyle ağır bir biçimde suçlanmaktaydı. Layihanın yazarı Yusuf Kenan Bey, alçakça ve ahlaka aykırı gibi sıfatlarla tanımladığı ve icraatlarıyla "beş altı sene zarfında tahminen 6-7 yüz bin lira raddesinde bir meblağ-ı cesime gasp" etmekle suçladığı şirket aleyhinde derhal soruşturma açılmasını talep etmekteydi. Yusuf Bey "iddialarını ispata her an ve zaman amade bulunduğu"nu belirtmekten de kaçınmamıştı.[14] Yusuf Kenan Bey aynı iddiaları yaklaşık iki ay sonra 9 Şubat 1900 tarihinde tekrar gündeme getirmişti.[15]

Anadolu Demiryolu Şirketi'nin elde ettiği gayrimeşru kazanç üzerine bir şikâyet de 1896 yılında "Tophane-i mezkûr mühendislerinden Alman devlet-i fahimesi tebaasından iken bu kere şeref-i İslamiyetle müşerref olan Mehmet Abdülkadir Efendi" tarafından yapılmıştı. Mehmet Efendi, kumpanyanın İzmit-Ankara arasının 400 kilometre olduğu hesabıyla kilometre garantisi aldığını, oysa hattın gerçekte bundan 30-40 kilometre eksik olduğunu ve şirketin bu nedenle yılda 20-25 bin Osmanlı lirası haksız kazanç elde ettiğini iddia etmişti.[16] Padişaha yazılan bir başka layihada da imtiyazın Almanlara verilmesinin "bütün Anadolu kıt'a-i merkeziyyesinin bir kavmin daire-i nukutunda bulunmasına" ve "Düyun-ı Umumiye İdaresi'ne varidat-ı devletin bir büyük kısmını yeniden tevni edilmesine" yol açacağı gerekçesiyle karşı çıkılmıştı. Yazar layihasının sonunda "bütün sadıkları ağlatacak ve kötü insanları güldürecek bir muamele-i muzıranın vukuuna meydan verilmemesi" için "Zat-ı Hümayunları'nın şan ve şerefine muvafık bir karar itasını istirham" ediyordu.[17]



Anadolu Demiryolu Şirketi'nin elde ettiği gayrimeşru kazanç üzerine bir şikâyet de 1896 yılında "Tophane-i mezkûr mühendislerinden Alman devlet-i fahimesi tebaasından iken bu kere şeref-i İslamiyetle müşerref olan Mehmet Abdülkadir Efendi" tarafından yapılmıştı. Mehmet Efendi, kumpanyanın İzmit-Ankara arasının 400 kilometre olduğu hesabıyla kilometre garantisi aldığını, oysa hattın gerçekte bundan 30-40 kilometre eksik olduğunu ve şirketin bu nedenle yılda 20-25 bin Osmanlı lirası haksız kazanç elde ettiğini iddia etmişti.
B.O.A., *Y. PRK. AZJ, 32/33.*

6 Nisan 1899 tarihinde padişaha sunulan bir başka layihada, Almanya dahil büyük güçlere verilecek demiryolu, liman gibi imtiyazların nüfuz bölgelerinin oluşumuna yol açacağı belirtilmişti. Sonuçta "Almanlar dahi ne kadar dost olsalar da yine kâfirlik itibariyle ve menfaat-ı şahsiyeleri ilcasıyla ebedi dostumuz kalamayacaklarından ... ne sair devletlere ne de Almanlara şimendüferler ve limanlar gibi" büyük imtiyazlar verilmesinden kesinlikle kaçınılması gerekirdi. Layihanın yazarı Cavit Bey'e göre bu gibi önemli kamu yatırımlarının "kudret-i siyasiyesi olmayan ve tehlikesiz bulunan küçük devletlerin" sermaye grupları tarafından inşa edilmesi devlet için tek çıkar yoldu.[18] Büyük güçler Osmanlı İmparatorluğu üzerinde kıyasıya bir imtiyaz mücadelesi vermekteydiler. Örneğin Fransızlar Almanların son yıllarda kazandığı önemli mevzilere karşılık olarak kendileri için de yeni imtiyazlar talep etmekteydiler. Büyükelçileri Constanz bunu açıkça ifade ederek Boğaziçi'nin hem Anadolu hem de Rumeli sahilinde rıhtım inşası imtiyazı için baskı yapmaktaydı. Yazar bu baskıya boyun eğildiği takdirde "istikbalen Boğaziçi'nin bir Fransız müstemlekesi" haline dönüşebileceği gerekçesiyle Sultan Abdülhamit'e "nimet-i efendimiz değil bu gibi tehlikeli imtiyazları cüzi olanları bile katiyen kabul buyurmamaktadır" şeklinde duygularını ifade ediyordu. Cavit Bey aşağıdaki analizi ile görüşlerini başarılı bir biçimde teorik bir çerçeve içine yerleştiriyordu: "Düvel-i muazzamanın elyevm Afrika'yı beynlerinde müstemlekat suretiyle taksim etmeleri hep bu gibi teşebbüsat-ı nafıa ve muamelat-ı ticariye ile başlamış olan bir politikanın" sonucu olduğu gibi "Çin'in dahi uğradığı taksim-i felaketin yine düvel-i muazzamanın oralarda birçok şimendüfer ve liman gibi büyük imtiyazata nail olmalarının neticesi olduğu görülmektedir."[19]

Bahriye Nezareti'ne 6 Ekim 1899 tarihinde yazılan başka bir layihada Ereğli'de yabancılara verilen imtiyazlar için benzeri kaygılar dile getirilmişti.[20] Görüldüğü gibi hiç değilse bazı Osmanlı münevverinin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki yabancı sermayenin analizini daha o zaman günümüzdekine yakın bir kuramsal çerçeveye oturttukları anlaşılıyor. Demek ki Osmanlı yöneticilerinin uyguladığı iktisadi politikaları tümüyle bir bilinçsizliğin ürünü olarak görmemek gerek. Karar süreçlerinde içinde bulunulan koşulların dayattığı zorunlulukların payı oldukça önemli bir yer tutmaktaydı.

Bağdat Demiryolu imtiyazı mücadelesinin alabildiğine yoğunlaştığı 1899 yılında, Padişah Abdülhamit yepyeni bir demiryolu projesiyle ortaya çıkarak herkesi şaşırtmıştı. 1899 yılının Ağustos ayında sultan, Alman maslahatgüzarına Yemen'de yeni bir demiryolu yaptırtmak istediğini belirtmiş, Deutsche Bank'ın böyle bir teklif karşısındaki tavrının ne olacağını öğrenmek istemişti. Siemens prensip olarak Yemen demiryolunu gerçekleştirmek isteyeceklerini, ancak bu konuda Yemen eyaletinin vereceği kilometre garantisinin belirleyici olacağını söylemişti. Siemens Yemen'in sadece kahve ihraç gelirinin demiryolu yapımına yetmeyeceğini ilave etmişti.[21]

II. Wilhelm'in de konuyla ilgilenmesi üzerine, Alman Dışişleri Bakanlığı, demiryolu düşüncesinin gerçekleşebilirliğini araştırmak üzere, Yemen'e bir mühendis gönderdi. Alman yönetimi demiryolu yapımından çok, Yemen'de kömür cevheri zenginliği ile ünlü bir liman olan Muha'ya ulaşmayı amaçlıyordu. Ancak, Bağdat Demiryolu ile ilgili entrikalar ve gündemdeki diğer sorunlar padişahın Yemen demiryoluna duyduğu ilginin giderek azalmasına yol açtı.

1 Anadolu'da Demiryolu Meselesi, Bağdat ve Basra Körfezi Yolu, *B.O.A.*, Y. PRK. TKM, 42/44. Fransız girişimcinin teklifinin ayrıntıları için bkz. *B.O.A.*, Y. PRK. TNF, 6/73.

2 Nafıa Meclisi'nin Mazbatası, *B.O.A.*, Y. EE, 1/44.

3 *B.O.A.*, Y. PRK. TNF, 6/73. Aynı belgede Tonyeti adlı bir başka girişimcinin benzeri bir imtiyaz talebinden de bahsedilmektedir.

4 Manzenreiter, s. 140, 141.

5 Damat Mahmut Celalettin Paşa Abdülmecit'in kızı ve Abdülhamit'in kız kardeşi Seniha Sultan'la evlendiği için Damat lakabıyla anılır. Abdülhamit, tahta geçtikten sonra Mahmut Paşa'ya vezirlik payesi ve Adliye Nazırlığı vermişti. Bkz. Sina Akşin, *Jön Türkler ve İttihat ve Terakki*, İstanbul, 1980, s. 37; Bernard Lewis, *Modern Türkiye'nin Doğuşu*, 2. baskı çev. Metin Kıratlı, Ankara, 1984, s. 199. Sultan'ın Celalettin Paşa ile inişli çıkışlı ilişkisi için bkz. Georgeon, s. 58-61, 88, 89, 101, 137 vd.

6 *B.O.A.*, Y. EE, 84/42.

7 *B.O.A.*, Y. PRK. TKM, 16/35.

8 Marschall'dan Dışişleri Bakanlığı'na 15.9.1899 tarih, 265 nolu telgraf, *GP*, Cilt XIV, Bölüm 2, s. 490, Nr. 3989.

9 Başkitabet'e Berlin Sefaret-i Seniye'sinden Şifre, *B.O.A.*, Y. PRK. EŞA, 32/82.

10 *B.O.A.*, Y. PRK. TKM, 40/66.

11 Sefir (Hüsnü) Rusların mali zorluklar nedeniyle Kafkaslar'daki demiryolu inşaatını bile sürdürmekte çok zorlandıklarını yazıyordu. *B.O.A.*, Y. PRK. EŞA, 32/77.

12 Marschall'dan Hohenlohe'ye 27.11.1899 tarih, 154 nolu rapor, *GP*, Cilt XIV, Bölüm 2, Nr. 3992, s. 494.

13 Sözü edilen başarısız hatlara örnek olarak Mersin-Adana, Mudanya-Bursa ve İngiliz müteşebbis Philling'in Akka-Şam demiryolu gösterilmişti. *B.O.A.*, Y. PRK. TKM, 42/44.

14 *B.O.A.*, Y. PRK. AZJ, 39/87.

15 *B.O.A.*, Y. PRK. TNF, 6/60

16 *B.O.A.*, Y. PRK. AZJ, 32/33.

17 En sadık kulları İsmail imzalı layiha, *B.O.A.*, Y. PRK. TNF, 3/149.

18 1898 Ekim'inde Belçika Kralı Leopold'un desteğiyle Spirvit adlı bir Belçikalı "Memalik-i Mahsusa-i Şahane'nin bazı noktalarında demiryolu" imtiyazları talep etmişti, bkz. *B.O.A.*, Y. PRK. EŞA, 31/95. Bu tip başvurular belki yazarın desteklenmesi gerektiğini söylediği gruba girebilir. Ancak bu başvuru layihanın verilişinden sonra olduğuna göre arada bir bağlantı olmadığını belirtelim.

19 *B.O.A.*, Y. PRK. TNF, 6/33.

20 Bahriye Nezareti'ne, *B.O.A.*, Y. EE, 150/126. Bu layihada, "Ereğli liman ve rıhtımını inşa imtiyazının Fransa ve Rusya devletleri tebaasından mürekkeb bir şirkete intikal etmekle beraber bu muamelenin maden ocaklarına da teşmil edildiği ve madenlerden ihraç olunan kömürü iskeleye nakil için ve vaktiyle yapılmış olan şimendüfer hattının Fransızlara devir ve ihale ve Ereğli'de ecnebiler için büyük kilise ile 200'den mütecaviz hane inşasıyla adeta orada bir koloni teşkiliyle irade-i ruy-i müsade olunduğu ve İngilizlerin dahi 160 bin dönümden mütecaviz araziyi elde ettikleri" vurgulanarak gerekli önlemlerin alınması şiddetle tavsiye ediliyordu.

21 Manzenreiter, s. 147, 148.

19

MARSCHALL'IN ÖNERİSİYLE ÖNSÖZLEŞME İMZALANIYOR

Demiryolları, limanlar, maden ocakları... Hepsi verilen imtiyazlarla yabancıların ellerindedir... Onların arkasında da elçilikler, bankalar ve kapitülasyonlar bulunmaktadır.

Osmanlı, 15.5.1899

Mahmut Paşa'nın oğlu Cavit Bey'in bir cinayete kurban gitmesi, Marschall'ın dönüşüyle yeniden canlanan Bağdat Demiryolu imtiyaz sözleşmesi çalışmalarını bir süre daha sürüncemede bırakmıştı. Çeşitli iç ve dış müdahaleler yüzünden sözleşme taslağı genel hatlarıyla bile olsa görüşme gündemine gelmiyordu. Bu durumda Marschall diğer rekabet eden güçleri devreden çıkarmayı amaçlayan bir önsözleşmenin imzalanmasını önerdi. Bu önsözleşmede kilometre garantisi ve benzeri detaylara girilmeyecekti. Anlaşma ile Osmanlı hükümeti, imtiyazı Anadolu Demiryolu Şirketi'ne vereceğini deklare ederken, şirket ise gelecekte kararlaştırılacak bir kilometre garantisi karşılığında demiryolunu inşa etme yükümlülüğünü üstlenecekti. Taraflar önprotokolden sonra derhal ayrıntıları belirleme çalışmalarına başlayacaklardı.[1] Fransız yazar Geraud, Marschall'ın bu taktikle İngiliz ve Fransız büyükelçilerini ustaca ekarte ettiğinden üzüntüyle bahsediyor.[2]

Marschall'ın raporuna göre, sultan konuyu üst düzey yöneticileri ile görüşeceğini ve dini açıdan bir sakınca olup olmadığı konusunda şeyhülislama danışacağını bildirmişti. Alman diplomat Osmanlı İmparatorluğu'nda işlerin yavaş yürümesinden şikâyetçiydi. Sultan çeşitli konulardaki şüphelerini Marschall'a aktarıp duruyordu. Rusya sözleşme imzalanırsa nasıl bir tavır alacaktı? İngiltere nasıl bir tepki gösterecekti? Demiryoluna sağlanacak kilometre garantisi hazineye aşırı yük getirmeyecek miydi? Bir nazır da Almanların demiryolunu kolonizasyon bölgesi olarak kullanacakları korkusunu dile getirmişti. Rus diplomatları da sultanı aynı konuda uyarmış olmalıydılar. Marschall, padişahın şüphelerini gidermeye çalıştığını sıkıntılı bir ifadeyle belirtiyor. Sultan ikna olduktan sonra bu sefer de, sözleşme taslağını askeri komisyona devretmişti. Komisyon üyeleri ise öncelikle kilometre garantisi miktarının belirlenmesini istemişlerdi. Marschall bu isteğin Osmanlı çıkarları ile çelişeceğini belirtmişti. Zira Anadolu Demiryolu Şirketi çeşitli olumsuz olasılıkları hesaba katarak garanti miktarını hesaplamak zorunda kalacaktı. Marschall, askeri komisyondan sonra padişah iradesinin çıkacağını düşünürken, taslağın Nazırlar Heyeti'nde görüşüleceğini öğrendiğinde canı iyice sıkılmış olmalı.

Nitekim raporunda, iki noktanın arasında çizilen doğrunun, söz konusu iki nokta arasındaki en kısa yol olduğu geometri kuralının Osmanlı İmparatorluğu'nda geçerli olmadığı yorumunu yapmaktaydı.[3]

Marschall aynı konuda üç gün önce yani 24 Kasım tarihinde Abdülhamit ile yaptığı görüşmede benzeri şikâyetleri diplomatik bir biçimde de olsa dile getirmişti. Sultana İmparator Wilhelm'in, konunun sürüncemede kalmasına üzüldüğünü ve kendisini bu duygularını doğrudan sultana iletmekle görevlendirdiğini söylemişti. Elbette ki Wilhelm'in Abdülhamit ve Osmanlı Devleti hakkındaki muhabbetini de şaşaalı bir dille belirtmeyi unutmamıştı. Sultan Abdülhamit kendisinin de Wilhelm ve ülkesine duyduğu güveni dile getirdikten sonra, hemen yanıt vermesinin Osmanlı devlet geleneklerine aykırı olduğunu vurgulamıştı. Büyükelçiyi rahatlatmak için de, hemen ertesi gün Encümen-i Mahsus-ı Vükela'nın bu konuyu görüşmek üzere toplanacağını sözlerine eklemişti. Marschall bunun üzerine rakiplerinin giriştiği entrikalar ve yaydığı asılsız iddialar nedeniyle, Meclis-i Vükela'nın üç aydır bu meseleyi sürüncemede bıraktığından şikâyet etmişti. Abdülhamit ise kendisi ne kadar projeyi desteklese de Osmanlı devlet geleneklerinin belirlediği karar sürecini değiştirmesinin söz konusu olamayacağı konusunda kararlı davranmıştı.[4]

Marschall'ın bir an evvel sözleşmeyi oldubittiye getirme çabasına karşın, sadece padişahın değil diğer Osmanlı yöneticilerinin de konunun üzerinde özenle durdukları anlaşılıyor. Nitekim Encümen-i Mahsus-ı Vükela tarafından kaleme alınan muhtırada, her ne kadar imtiyazın "Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verilmesi devletin menfaatine" uygun bulunmuşsa da,[5] yapılacak sözleşmede çok dikkatli davranılarak devletin çıkarlarının azami ölçüde korunması isteniyordu. Altı çizilen noktalar arasında hattın hükümet-i seniye hesabına inşası, devletin hattı istediği zaman adil bir ödeme karşılığında geri alabilmesi gibi hususlar ön plana çıkmıştı. Hariciye nazırı bir maruzatında durumu Prusya örneğiyle açıklamaya çalışmıştı. Söz konusu maruzatta, "Prusya'da dahi mali durum" bu derece büyük girişimler için uygun değilse "demiryolu ... şirketler tarafından kendi hesaplarına olarak inşa olunmuş ve işletilmiş ancak sonradan satış hakkının icrası suretiyle devlet demiryolları usulü tatbik edilmiştir" denilerek, kendilerinin de bu deneyimden faydalanmaları gereği dile getirilmişti.[6] Encümen'in üzerinde önemle durduğu başka hususlar da vardı. Örneğin, hattın güzergâhına yabancı muhacirlerin yerleştirilmesinin önlenmesi, hattın başka bir şirkete devrinin engellenmesi gibi noktaların "sarahaten mukaveleye derci" önemle vurgulanıyordu. Zira bu konuda yapılacak en küçük bir hatanın bile "Devlet-i Âliye'yi pek büyük müşkülata duçar edebileceğinden" mukavelenin kaleme alınma sürecinde azami dikkatin gösterilmesi gereğinin bir kez daha altı çiziliyordu. Muhtıra Alman Büyükelçiliği'ne tebliğ edilecekti.[7]

Nitekim Nafıa nazırı, sultanın da onayıyla, demiryolunun devlet hesabına yapılması ve finansmanının devletin garanti ettiği iç borçlanmayla karşılanması taleplerini içeren muhtırayı Marschall'a iletmişti. Marschall'ın o günkü koşullarda kimsenin Osmanlı Devleti'ne borç vermeyeceği itirazına karşı da borçlanmanın Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından yapılmasını önermişti. Ancak Marschall "hiçbir sendika ister Alman olsun ister diğer bir tabiyete mensup bulunsun böyle bir istikrazın tedavüle ihracını deruhte" edemeyeceğini belirterek konuyu kapatmıştı.[8] Ertesi gün de Abdülhamit'in mabeyncilerinden İzzet Bey, Bağdat Demiryolu İşletmesi'nin, Süveyş Kanalı'nda olduğu gibi günün birinde

bir başka devletin yönetimine geçmesi tehlikesine karşı, Osmanlı Devleti mülkiyetinde inşa edilmesini zorunlu gördüğünü belirtmişti. Marschall Osmanlı yöneticilerinin bu tür kaygılarını, sözleşmeye devletin satın alma hakkını muhafaza eden bir madde koyarak giderebileceklerini ifade ederek geçiştirmeye çalışmıştı. Abdülhamit Bağdat Demiryolu'nu devlet mülkiyetinde gerçekleştirme düşüncesini aynı zamanda Berlin'deki büyükelçisi aracılığıyla Alman yönetimine iletmişti.[9] Padişahın talepleri, ne Alman Dışişleri Bakanlığı ne de Deutsche Bank tarafından kabul edilebilir bulundu.

Siemens ve Anadolu Demiryolu Şirketi Genel Müdürü Zander, padişahın yeni taleplerinin ardında bazı güçlerin varlığını hissetmişlerdi. Tüm şüphelerini Düyun-ı Umumiye Konseyi dönem başkanı Leon Berger'e yöneltmişlerdi. Berger'in Bağdat Demiryolu girişiminin, Fransız denetimine geçmesi doğrultusunda faaliyet gösterdiğine inanıyorlardı. Bu nedenle padişaha akıl hocalığı yapan kişinin de Berger olduğunu düşünmüşlerdi. Halbuki bilmedikleri gerçek, padişaha yeni talepleri önerenler arasında eski Osmanlı Demiryolları Genel Müdürü Wilhelm von Pressel olduğu idi.[10]

Padişah Alman yöneticilerinin ve Deutsche Bank'ın herhangi bir ödün vermemeye kararlı olduğunu anladıktan sonra, 25.11.1899 tarihinde Nazırlar Kurulu'nu toplantıya çağırdı. On saat süren görüşmelerden sonra İzzet Bey, Marschall'a önsözleşmenin onaylandığını haber vermişti.[11] Bundan üç gün sonra Almanya sefiri, önsözleşmeyi imzalamak üzere Deutsche Bank Genel Müdürü Siemens ile Anadolu Demiryolu Kumpanyası Müdürü Zander'in Berlin'den yola çıktıklarını bildiriyordu.[12]

17 Aralık 1899 tarihinde Alman Sefareti'ne verilen muhtıra metnine göre, Anadolu Demiryolu Şirketi sekiz sene içinde Konya'dan Bağdat ve Basra'ya kadar demiryolu yapımını yükümleniyordu. Garanti miktarı ve diğer ayrıntılar Babıâli ile şirket arasında yapılacak daha sonraki görüşmelerde belirlenecekti.[13] Sıra nihayet önsözleşmenin taraflarca imzalanmasına geldiğinde, Siemens, Abdülhamit'in isteği üzerine İstanbul'a geldi. İstanbul'dan meslektaşlarına gönderdiği mektupta hâlâ her şeyin şüpheli ve karmakarışık olduğundan yakınıyordu. Osmanlı yöneticileri önsözleşmeden evvel, Deutsche Bank'ın vereceği bir borç sözleşmesinin imzalanması konusunda ısrar ediyorlardı. Siemens mektubunda "Sevgili dostum Marschall'ın içine düşeceği durumu bilmesem derhal Almanya'ya dönerim. Beni buraya para istemek için çağırdılar" şeklinde duygularını ifade ediyordu. Sonuç olarak önsözleşme imzalanmadan önce Deutsche Bank Osmanlı Devleti'ne %7 faiz ile 200.000 sterlin (3.500.000 mark) vermeyi kabul etmek zorunda kaldı.[14]

24.12.1899 tarihinde önsözleşme Georg von Siemens ile Zihni Paşa tarafından imzalandı. Bu protokole göre şirket, "Konya'dan Bağdat ve Basra'ya kadar bir metre kırk dört santim genişliğinde bir şimendüfer hattını hatt-ı gaye olarak sekiz sene müddet zarfında inşa etmeyi ve işletmeyi taahhüd" ediyordu. Babıâli, ise "talep olunan imtiyazın Anadolu Demiryolu Kumpanyası'na verilmesinin umumi menfaate muvafık olduğunu" tasdik ediyordu. "Kumpanya gerek Haydarpaşa'dan Ankara ve Konya'ya kadar yapılmış ve gerek Konya'dan Bağdat ve Basra'ya yapılacak olan hatları hiçbir vakit diğer bir şirkete devir ve ihale etmeyeceğini şimdiden taahhüd" ediyor, "Hükümet-i Seniyye dahi Konya ve Basra Hattı'nı her an mübayaa etmek hak ve salahiyyetini muhafaza" ediyordu.[15] Siemens'le imzalanan sözleşme, 17 Ocak 1900 tarihinde onaylanıp biri şirkete gönderilmek diğeri Nafıa Nezareti'nde bulundurulmak üzere Divan-ı Hümayun'a gönderilmişti.[16]

BAGDAD-VORKONZESSION.

Entre Son Excellence ZIHNI PACHA, Ministre du Commerce et des Travaux Publics, agissant au nom du Gouvernement Impérial,

d'une part,

et Monsieur le Docteur GEORGES VON SIEMENS, Président du conseil d'administration de la société du chemin de fer ottoman d'Anatolie, agissant au nom de ladite Société,

d'autre part,

Il a été, en conformité de l'Iradé Impérial, émané à la suite d'une décision du Conseil des Ministres soumise à la Haute Sanction Souveraine, convenu ce qui suit:

La Société du Chemin de fer d'Anatolie s'engage à construire, dans un délai maximum de huit ans, et d'exploiter une ligne de Chemin de fer à largeur normale de 1 m. 44, partant de Konia et aboutissant par Bagdad à Bassorah, et ce aux conditions et garanties dont les modalités seront déterminées d'un commun accord entre la Sublime-Porte et ladite Société.

La Sublime-Porte reconnaît qu'il est conforme aux intérêts publics d'accorder à la Société du Chemin de fer d'Anatolie la concession demandée.

Il est convenu que la Société fera procéder immédiatement aux études nécessaires et soumettra au plus tôt à l'approbation de la Sublime-Porte les projets de convention et de cahier des charges.

La question des garanties sera discutée après l'achèvement des études, et sur la demande de la Société, en même temps que les autres conditions.

Il est entendu que la Société s'engage, dès-aujourd'hui, à ne jamais ni céder ni transférer à une autre Société quelconque, soit la ligne existante de Haidar Pacha à Angora et à Konia, soit celle à construire de Konia à Bagdad et Bassorah. — Le Gouvernement Impérial, de son côté, conserve également la faculté d'exercer à quelque époque que cela soit, son droit de rachat sur la ligne de Konia à Bassorah. — En cas de ce rachat, si le Gouvernement Impérial ne juge pas convenable d'exploiter par ses propres agents, il n'en cédera pas l'exploitation à une autre Compagnie, mais il promet de la faire exploiter par la Société d'Anatolie par voie de bail.

24 Aralık 1899 tarihinde imzalanan Bağdat Demiryolu önsözleşmesi.

II. Wilhelm 29.12.1899 tarihinde padişaha Alman endüstrisine gösterdiği güvenden ötürü bir telgraf çekerek teşekkür ediyor, bu büyük teşebbüsün bir an önce tamamlanarak barışa katkıda bulunmasını diliyordu.[17] Hemen ertesi gün Abdülhamit imparatora gönderdiği iade-i teşekkür telgrafında, Wilhelm'in demiryolunun geleceğine yönelik umutlarını paylaşıyor, amaçlarının memleketin "ticaret ve mamuriyetinin terakkisi esasına matuf bulunduğundan dolayı bilhassa beyan-ı teşekkür" ediyordu.[18] Alman yayın organı *Die Zukunft*, Kayzer'in Abdülhamit'e teşekkür telgrafında sultanın bilgeliğini övdüğünü vurgulamıştı. Makalenin yazarı padişahın kendisine yapılan bunca başvuru arasından Alman projesini seçerek gerçekten de bilgeliğini gösterdiği görüşüne katılıyordu.[19]

Bu arada yurt dışında Abdülhamit'e yaptıkları muhalefeti sertleştiren Jön Türkler, Bağdat Demiryolu imtiyazına da karşı çıkıyorlardı. 15 Mayıs 1899 tarihli, "Osmanlı" adlı yayın organlarında, Abdülhamit'in yabancılara borçları karşılığı rehin vermediği tek şeyin hava olduğunu, günün birinde onun da verilerek halkın boğulacağını yazıyorlardı. "Osmanlı" gazetesinde, "demiryolları, limanlar, maden ocakları... Hepsi verilen imtiyazlarla yabancıların ellerindedir... Onların arkasında da elçilikler, bankalar ve kapitülasyonlar bulunmaktadır" deniyordu.[20]

1 *B.O.A.*, Y. PRK. TNF, 7/29. Marschall'dan Hohenlohe'ye 27.11.1899 tarih, 154 nolu rapor, *GP*, Cilt XIV, Bölüm 2, Nr. 3992, s. 495.

2 A. Geraud, "A New German Empire: The Story of the Bagdad Railway", *The Nineteenth Century*, Mayıs 1914 ve devamı Haziran 1914, s. 966, 967.

3 Marschall'dan Hohenlohe'ye 27.11.1899 tarihli rapor, s. 496-499 ve 505.

4 *B.O.A.*, Y. PRK. TŞF, 9/17.

5 Encümen-i Mahsus, *B.O.A.*, İ. TNF, 8/1317-B-02, orijinal kayıt no. 2.

6 *B.O.A.*, Y. MTV 196/113.

7 Encümen-i Mahsus-ı Vükela Mazbatası Sureti, *B.O.A.*, Y. A. Res., 104/28. Bu hususlardaki hassasiyeti içeren bir diğer belge için bkz. Meclis-i Vükela Kararı, *B.O.A.*, İ. TNF, 8/1317-C-12, orijinal kayıt no. 12. Ayrıca, Ticaret ve Nafıa Nezaret-i Celilesi'ne, *B.O.A.*, BEO, 106504. Bir diğer Encümen-i Mahsus kararında (1.10.1899): Bağdat hattının "bila-kayd u şart Hükümet-i Seniyye'nin taht-ı temellükünde bulunması her türlü müşkilat ve mahzuratı yok edeceğine" ve "hat civarında muhacir iskânı mutlaka devlet-i âliyenin ruhsat ve kabulune bağlı olması" gereğine vurgu yapılıyor, bkz. *B.O.A.*, Y. A. Res., 103/103.

8 *B.O.A.*, Y. MTV, 196/113.

9 Marschall'dan Hohenlohe'ye 27.11.1899 tarihli rapor, s. 500, 501.

10 Manzenreiter, s. 151, 152.

11 Marschall'dan Dışişleri Bakanlığı'na 26.11.1899 tarih, 342 nolu telgraf. *GP*, Cilt XIV, Bölüm 2, Nr. 3991, s. 491.

12 *B.O.A.*, Y. A. Hus., 401/77.

13 Alman Sefareti'ne Verilen Muhtıra Suretidir, *B.O.A.*, Y. A. Hus., 402/34.

14 Helfferich, Cilt III, s. 104, 105.

15 *B.O.A.*, Y. PRK. TNF, 6/61. Deutsche Bank 1900 yılında bu maddeyi yumuşatma girişiminde bulunduysa da, önerileri Osmanlı yöneticilerince reddedildi. *B.O.A.*, Y. PRK. TNF, 6/78.

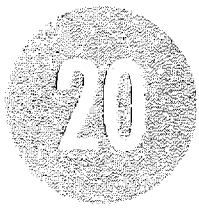
16 "Ticaret ve Nafıa Nezaret-i Celilesi'ne", *B.O.A.*, BEO, 108414.

17 "Taraf-ı Eşref-i Hazreti Padişahi'ye Alman İmparatoru Hazretleri'nden Varid Olan Telgrafnamenin Tercümesidir", *B.O.A.*, Y. PRK. NMH, 8/11.

18 "Taraf-ı Eşref-i Hazreti Padişahi'den Alman İmparatoru Hazretleri'ne Keşide Kılınan Telgrafname-i Hümayun Sureti", *B.O.A.*, Y. PRK. NMH, 8/11.

19 Lynteus, "die Weisheit des Sultan", *Die Zukunft*, 29. Band, ed. M. Harden, Berlin, 1899, s. 443.

20 Baykal, s. 94, 95.



KARŞILAŞILAN GÜÇLÜKLER

Alman gazetelerinin yazdığı ve arzu ettiği gibi, Bağdat Demiryolu üzerinde Alman kolonilerinin kurulmasına katiyen taraftar değilim. Dedelerimizin pek çok fedakârlık yaparak elde ettikleri bu toprakları, Alman kolonilerine terk edeceğimizi zannediyorlarsa çok aldanıyorlar.

Sultan II. Abdülhamit

Bağdat Demiryolu'nun gerçek düşmanları, Pancermenistler ve benzerleri gibi Anadolu ve Mezopotamya'ya Alman göçmenlerin yerleştirilmesi imajinasyonlarını yayanlardır.

Georg von Siemens
(Deutsche Bank Genel Müdürü)

Kolonizasyon iddiaları

Bağdat Demiryolu imtiyazının, Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verileceğini belirleyen önsözleşmenin imzalanması, konuyla ilgilenen güçlerin rekabet ve entrikalarına son vermeyip, tam tersine bu süreci hızlandırmıştır. Almanların Bağdat Demiryolu'nu, Anadolu'ya Alman kolonilerinin yerleştirilmesi amacıyla kullanacağı söylentileri ve özellikle Pancermen düşüncesi çizgisindeki basının bu doğrultudaki yayınları, padişah ve Babıâli çevresinde kuşku uyandırmıştı. Elbette ki demiryolunun muhalifleri bu kuşkuları yayma konusunda ellerinden geleni yapmaktaydılar. Örneğin Petersburg Osmanlı Sefareti, Rus basınının önemli gazetesi *Novosti*'nin "Deutsche Bank ile Anadolu'da bir Alman müstemlekesinin tesisi" başlıklı bir yorumunu Hariciye Nezareti'ne yollamıştı.[1]

Abdülhamit'in belki de en fazla titizlendiği konu Osmanlı topraklarına yabancı göçmenlerin yerleşmesiydi. Bu tür bir gelişmeyi önlemek için her türlü önlemi aldığını söyleyebiliriz. Bir kere demiryolu sözleşmelerinde bu konunun yasak olduğunun altının çizildiğini biliyoruz ve göreceğiz. Ayrıca Abdülhamit Bağdat'ta "Çiftlikat-ı Hümayun" adlı bir idare kurmuş ve mümkün olan her yolla Mezopotamya'daki toprakları millileştirerek doğrudan kendisine bağladığı bu idarenin tasarrufuna vermişti. Padişah böylece hem askerlikten muafiyet, faizsiz kredi gibi teşvik tedbirleriyle üretimi artırmayı hem de yabancıların toprak kolonizasyonunu engellemeyi amaçlamıştı. Abdülhamit Çukurova'da da benzeri bir uygulamaya girişmişti. 1867 toprak yasasının ardından İzmir demiryolları boyunca İngiliz tarım kapitalizminin ortaya çıkmış olması onun bu konudaki hassasiyetini artırmıştı.[2]

Aslında Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman kolonizasyonunu savunan yazılara Moltke'nin Osmanlı ordusunda görev alma-

sından itibaren rastlanmaktaydı. Moltke Almanya'nın da Osmanlı İmparatorluğu'nun mirasından pay alması gerektiğini ve Filistin topraklarının Alman kolonizasyonu için uygun bir yer olduğunu anlatmıştı.[3] Daha sonra 1848 yılında Alman ekonomist Roscher Osmanlı İmparatorluğu'nun dağılması durumunda Anadolu'nun Almanların payına düşmesi gerektiğini savunmuştu.[4] 1850 yılında Ludwig Ross, "Küçük Asya'nın" kolonize edilmesinin hem bir amaç hem de "geleceğin Büyük Almanya'sı için bir araç" olduğunu ileri sürmüştü.[5] Prof. Sprenger ise Yakındoğu'yu henüz kolonileştirilmemiş ama "kolonileştirilebilecek en güzel bölge" olarak görüyor, Mezopotamya ve Dicle'nin doğusundaki toprakların on, on beş milyon kolonizatöre ihtiyacı olduğunu ileri sürüyordu.[6]

Almanlar Anadolu'da demiryolu inşasına başladıktan sonraki dönemde, bir dizi dernek Alman yayılmacılığını yönlendirmek ve yeni yayılma alanları belirlemek amacıyla faaliyetlerini yoğunlaştırmışlardı. Bunlar arasında en radikal düşünceleri Alldeutscher Verband (Pancermen Birliği) savunuyordu. Birliğin üye sayısı 12 bini geçmiyordu ama yine de kamuoyunda etkili olduğu anlaşılıyor.[7] Alldeutscher Verband'ın 1896 tarihli bir broşüründe "iklimi, toprak zenginlikleri" ile "Alman kolonizasyonu ve kültürünü bekleyen bölgelerin" varlığından bahsediliyordu. Pancermen ideologlar bu sözleriyle Osmanlı İmparatorluğu'nu kastediyorlardı.[8] Yukarı Mezopotamya'yı açıkça "Alman ilgi alanı" ilan eden Hugo Grothe ise 1902 tarihli kitabında demiryolu yapımıyla ciddi bir kolonizasyon faaliyetinin birlikte yürütülmesini istiyordu.[9] Bir diğer Alman yazar Ewald Banse ise 1913 yılında kitabını bitirirken, Fas'tan feragat etmiş olmalarının karşılığı olarak; Güneydoğu Anadolu, Kuzey Suriye ve Mezopotamya'nın Alman yayılma alanı olmasını uygun görüyordu. Banse bu düşüncesinde bir hayli ciddi olmalıydı ki, Bağdat demiryolunun geçeceği bölgelerde bir gezi yaparak oraların yaşam, iklim ve zirai koşullarını kitabında yayımlamıştı.[10]

Deutsche Kolonial Gesellschaft, Militaerische Gesellschaft, Kolonial-Wirtschaftlichen Komitee gibi kuruluşlar da değişik dozlarda benzeri görüşleri ileri sürüyorlardı. Bu doğrultudaki yayımlarda, kolonizasyon konusunda Anadolu Demiryolu Şirketi'ne önemli işlevler yükleniyordu. Örneğin Karl Kaerger, 1892 yılında yayımlanan *Kleinasien. ein deutsches Kolonisationsfeld* [Anadolu, bir Alman kolonizasyon bölgesi] adlı broşüründe, kolonizasyonun ekonomik ve politik açıdan güçlü bir şirket tarafından yürütülmesi gerektiğini savunuyor ve bu "ulvi" görevi Osmanlı İmparatorluğu'ndaki sağlam konumundan dolayı Anadolu Demiryolu Şirketi'nin üstlenmesini öneriyordu. Kaerger'e göre, hatların civarına Alman kolonizatör göçmenler yerleştirme hakkına karşılık Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğü savunulmalı ve Avusturya, İtalya ile Osmanlı İmparatorluğu'nu içine alacak geniş bir gümrük birliği oluşturulmalıydı. Kaerger, bu ortak pazar içinde Anadolu'daki Alman kolonilerine, Alman sanayiinin gereksindiği hammaddeleri sağlama işlevini yüklüyordu.[11]

Alldeutscher Verband deyim yerindeyse Kaerger'in görüşlerinin üstüne atlamıştı. Bu tezleri destekleyen makalelerinde, yüzyıllardan beri İngilizlerin denetiminde olan Hindistan yolunun kontrolünü sağlayacak tek aracın Bağdat demiryolu olduğu görüşü dile getiriliyordu. Ancak Bağdat demiryolunu inşa etmenin yanı sıra hat boylarına Alman göçmenlerin yerleştirilmesi şarttı. Cemiyetin yazısında Abdülhamit'in de Goltz Paşa'ya aynı doğrultuda yaklaşımda bulunduğu gibi gerçekdışılığı apaçık olan bir bilgi de verilmişti.[12] Çalışmamızda defalarca gündeme getirildiği gibi tam tersine Abdülhamit'in ve Osmanlı yöneticilerinin üzerinde durduğu

konuların başında hat boyunca Alman göçmenlerin yerleştirilmemesi gelmekteydi.

Benzeri öneriler Binbaşı Max Schlagintweit tarafından da dile getirilmişti. Schlagintweit Alman göçmenlerin denizaşırı ülkelerde Alman özelliklerini kaybettiklerini, özellikle ABD'de "amerikanlaştıklarını" yazıyordu. Oysa Anadolu, Suriye ve Filistin, Alman göçmenlerin anavatanlarıyla ilişkiyi sürdürebilecekleri, kolonizasyona son derece uygun bir bölgeydi.[13] Schlagintweit, kolonizasyon koşullarını yerinde incelemek amacıyla Anadolu'ya gitmiş ve orada yaşayan Almanlarla konuyu tartışmıştı. Almanya'ya döndükten sonra, Anadolu'nun kolonizasyonu için neler yapılması gerektiğini içeren görüşlerini çeşitli platformlarda dile getirmiş, Anadolu Demiryolu Şirketi ile resmen ilişki kurulmasını önermişti. Toplanan konferanslardan birine Deutsche Bank Genel Müdürü Siemens onur konuğu olarak davet edilmişti. Ancak Siemens'in yaptığı konuşma tam bir hayal kırıklığı yaratmıştı. Deutsche Bank genel müdürü, açık bir ifade ile Anadolu Demiryolu Şirketi'nin Osmanlı yasalarına tabi olduğunun altını çizerek, kendilerinin kolonizasyon değil, ticari amaçlar taşıdıklarını vurgulamıştı. Bu girişimlerin başarıya ulaşmasından Almanya'nın büyük yararlar sağlayacağını, Alman sanayiine yeni ufuklar açılacağını, kolonizasyon düşünceleriyle bu önemli girişimin tehlikeye düşürülmemesi gerektiğini sözlerine eklemişti. Gerçekten de Bağdat demiryolu için rekabet eden güçlerin en etkili silahı, Osmanlı yönetim çevrelerinde Almanların demiryolunu kolonizasyon amacıyla kullanacakları korkusunu yaymaktı.

Alman yönetiminin ve yönetimle uyum içindeki Deutsche Bank'ın, kolonizasyon yanlılarına yüz vermemeleri anlaşılır bir olgudur. Deutsche Bank'ın genel müdürü Siemens, doğal olarak olaya ticari açıdan bakıyor, şirketin elde edeceği kârları riske sokmak istemiyordu. 1883 yılından beri Osmanlı ordusunda görev yapan Alman komutanların etkileri giderek artar, Deutsche Bank'ın yaptığı demiryolu ile Bağdat'a kadar olan bölge Alman nüfuz alanına dönüştürülmek yolunda emin adımlarla ilerlenirken, kolonizasyon yanlısı radikal görüşler yüzünden her şeyi tehlikeye atmanın bir anlamı yoktu. Kısacası, Anadolu'da kolonizasyon düşüncesi, büyük bir incelikle örülen barışçı yayılma politikasıyla çelişiyordu. Bu nedenle Devlet Müsteşarı Bülow, Marschall'a gönderdiği yönergede, padişaha Osmanlı İmparatorluğu topraklarında Alman kolonileri yerleştirme düşüncesinin kesinlikle söz konusu olamayacağının açık bir biçimde anlatılmasını isti-

1870 ile 1900 yılları arasında Deutsche Bank genel müdürü olan Georg von Siemens.

Rosa Luxemburg.

yordu. Bülow ayrıca, "Kolonial-Wirtschaftlichen Komitee"nin Osmanlıların Asya topraklarının kolonileştirilmesi doğrultusunda yaptığı önerilere Dışişleri Bakanlığı'nın yanıt vermek gereğini bile duymadığının belirtilmesini istiyordu.[14] Resmi görüş ile kolonizasyon yanlılarının bu bağlamdaki gerilimleri daha sonraki yıllarda da devam edecektir. Örneğin Bethmann Hollweg şansölyelik görevine başladıktan sonra 1909 yılında "milli liberaller ile muhafazakârlar arasında sağlam bir temel yakalamış olan Alldeutscher Verband'a haddini bildirmek" zorunda kaldığını yazmaktadır.[15]

Kolonizasyon konusuna son vermeden önce bir noktanın altını çizmekte yarar var. Resmi görüşün ve bu resmi görüş paralelinde düşünce üreten Jaeckh, Rohrbach, Naumann gibi etkili "liberal emperyalistler"in karşı çıktıkları husus sadece hat boyuna Alman göçmenlerin iskân edilmesiydi. Bunun nedeni de Abdülhamit'in bu konuda ne derece hassas olduğunun bilinmesiydi. Yoksa kimsenin demiryollarının Alman nüfuz alanı yaratmak bağlamında kullanılmasına bir itirazı yoktu. Bu yaklaşımın somut örneklerinden biri, Naumann'ın Osmanlı ülkesini "iktisadi olarak kendimize bağımlı hale getirmeliyiz ki gelecekte siyasi olarak da kontrol edebilelim" cümlesiydi. Aynı şekilde Davis Trietsch'in "Alman dilinin, Alman kültürünün, Alman biliminin ve Alman tekniğinin" egemen olduğu "güçlü bir Osmanlı ülkesi" arzulaması anlamlı olmalıdır.[16] Sonuç olarak, Alldeutscher Verband'dan sosyal demokratlara kadar tüm kesimler ton farklarıyla Osmanlı İmparatorluğu'nun Alman çıkarları için kullanılmasını savunuyorlardı. Kapitalizmin gelişebilmesi için kolonizasyonun gerekli olduğunu savunan Kautsky'nin derdi maliyetin burjuvazi tarafından ödenmesiydi. Sosyal demokrat milletvekili Scheidemann Bağdat demiryolunun kültürel önemine en son karşı çıkacak olanların sosyal demokratlar olacağını belirtiyordu. Onun da uyarısı sadece diğer emperyalistlerle gerilimin tırmandırılmamasıydı.[17] Sadece Rosa Luxemburg gibi birkaç Marksist gerçek bir sınıfsal analizden yola çıkarak mükemmel bir çözümlemeyle Alman sermayesinin vahşice Osmanlı köylüsünü sömürdüğünü açıkça vurgulamaktan kaçınmıyordu.[18] Sozialdemokratisches Flugblatt bu durumu 1912 yılında "günümüzde tüm burjuva partileri Weltpolitik savunucusu, militer ve donanma meraklısı oldu, bu konularda yapılan tüm eleştiriler geçmişte kaldı" şeklinde dile getirmişti.[19]

Mahmut Paşa'nın kaçışı

> İstanbul'da kaldığımız sürece, size gerçeği anlatmanın imkânsız olduğunu anladım ve şuna karar verdim: millet, bugünkü rejimin tehlikesi ve değiştirilmesinin gerekliliği konusunda aydınlatılmalıdır.
>
> Damat Mahmut Paşa

Almanya'da aşırı milliyetçi çevrelerce açığa vurulan kolonizasyon düşüncesinin yarattığı tedirginliğe bir de Mahmut Paşa'nın gizlice yurtdışına kaçışı eklenmişti. Bilindiği gibi, Mahmut Paşa ve oğlu Cavit Bey Bağdat Demiryolu imtiyazı konusunda Rechnitzer grubunu destekliyorlardı.[20] Cavit Bey'in esrarengiz biçimde cinayete kurban gitmesinin ardından, Mahmut Paşa'nın kaçışı, Abdülhamit'i iyiden iyiye tedirgin etmişti. Bir Belçika gazetesinin Darülfünun kaynaklı haberine göre, İngiltere yanlısı bir devlet adamı olan Mahmut Paşa defalarca Abdülhamit'e Rechnitzer projesini destekleyen "arizalar takdim etmiş ve bu münasebetle Zat-ı Hazreti Padişahi'yi tasdi etmiş (canını sıkmış) olmalıdır ki, serkâtibi Zat-ı Hazreti Şehriyari Tahsin Bey vasıtasıyla (kendisine) bu işle meşgul olmaması tebliğ edilmişti". Projesinin kabulü konusunda bir hayli umutlu olan Rechnitzer imtiyaz talebinin reddedildiğini öğrenir öğrenmez İstanbul'u terk etmişti. Hemen akabinde "Kanun-ı evvelin 14, Perşembe günü" trenle Pendik'e giderek orada bir istimbotta kendisini bekleyen oğullarıyla birlikte bir İngiliz vapuruyla Londra'ya kaçmıştı. Sultan hazretleri durumu öğrenince çok üzülmüş, yine gazetenin haberine göre ağlayarak Mahmut Paşa ve ailesinin bulunması için gerekli önlemlerin alınmasını istemişti. Hatta paşanın saklanmakta olduğu ihtimaliyle bir Fransız vapurunun aranması için Fransa Konsolosluğu'na telgraf çekilmişti.[21]

Marschall konuyla ilgili olarak Berlin'e çektiği telgrafta, Mahmut Paşa'nın kaçışının arkasında Rechnitzer grubunun olduğu yolundaki iddiaların güç kazandığını bildiriyordu. Büyükelçi ayrıca Mahmut Paşa'nın geri dönmek için birtakım koşullar öne sürdüğünü haber veriyordu. Mahmut Paşa tüm borçlarının ödenmesi, kendisine 300 lira aylık bağlanması gibi kişisel isteklerinin yanı sıra, Bağdat-Basra arasındaki bataklıkların kurutulması için kurulacak olan bir anonim şirkete imtiyaz verilmesini de talep etmişti.[22] Bu son talebin arkasında Rechnitzer'in olduğu iddiasına İmparator Wilhelm'in de katıldığı anlaşılmaktadır. II. Wilhelm raporun tam bu noktasında "Rechnitzer'den başkası olamaz" şeklinde not düşmüştü.

Damat Mahmut Paşa'nın oğullarından Prens Sabahattin daha sonra Jön Türk hareketinin liderlerinden biri olacaktı.

Yukarıda sözü edilen gazete "Mahmut Paşa'nın fikren pek serbest olduğu cihetle fırka-i muhalifenin başına geçip" Padişah Abdülhamit'in aleyhine "diyar-ı ecnebiyede bulunan anasıra iltihak edeceğinden" korkulduğunu yazmıştı.[23] Abdülhamit de Marschall'a Mahmut Paşa'nın Jön Türklerle ilişkiye gireceği konusunda kaygılandığını belirtmişti. Osmanlı belgelerinden Abdülhamit'in paşayı yurtdışında adım adım izlettiği anlaşılıyor.[24] Nitekim Abdülhamit'in korktuğu başına gelmiş, Damat Mahmut Paşa ve oğulları Jön Türk liderlerinden Ahmet Rıza ile irtibat halinde Jön Türklere katılarak, harekete yeni bir dinamizm getirmişlerdi.

Paşanın oğullarından Sabahattin daha sonra Prens Sabahattin lakabıyla hareketin önemli teorisyenlerinden biri olacaktır. Mahmut Paşa *Le Matin* gazetesine "Evet ülkemden kaçtım, zira İmparatorluğun tamamı bir hapishaneye dönüşmüştü" şeklinde bir demeç verecektir. Paşa *Standard* gazetesine de despot olarak nitelendirdiği sultanın binlerce Müslüman ve Hıristiyanı ortadan kaldırdığını belirtmişti.

Osmanlı İmparatorluğu'nda İngiliz-Alman rekabeti, meşrutiyetçi mücadeleye de yansımış, Almanlar nüfuzlarını artırdıkları ölçüde, İngilizler de Jön Türklere verdikleri desteği artırmışlardı. Bu bağlamda paşa ve oğulları sayesinde İngilizlerin eline Doğu sorunu bağlamında kullanabilecekleri yeni bir kart geçmişti. *Die Post, Frankfurter Allgemeine Zeitung* gibi Alman gazeteleri ise paşanın kaçışını sadece kişisel çıkarlar nedeniyle savunduğu Rechnitzer projesinin kabul edilmemesi ve İngiliz casusu olmak gibi nedenlerle açıklamaya çalışarak padişahın yanında saf tutmaya devam etmişlerdi.[25]

Bu durumda Mahmut Paşa'nın temel taleplerinin sadece Marschall'ın raporunda belirtilenlerden ibaret olduğu düşünülemez. Marschall'a Mahmut Paşa'nın koşulları belki de bilinçli olarak eksik ya da yanlış iletilmiş olmalı. Zira Mahmut Paşa parlamentonun yeniden toplanması, Abdülhamit'in bazı yüksek memurlarının istifa etmesi, padişah harcamalarının ayda 15 bin lira ile sınırlandırılması gibi son derece önemli politik koşullar ileri sürmüştü.[26] Mahmut Paşa ayrıca padişaha çok ağır ithamlarla dolu bir mektup da göndermişti. Paşa mektubunda şöyle yazıyordu: "Size gelince, sayın Majeste, (...) kendinizden başka hiçbir şeyi düşünmüyor, bütün hakları ve insancıl duyguları çiğneyip geçiyorsunuz. Halkınızın iyiliği sizi en son ilgilendiren konu ve 24 milyon insanı bencilliğiniz adına harcamaktasınız. (...) İstanbul'da kaldığımız sürece, size gerçeği anlatmanın imkânsız olduğunu anladım ve şuna karar verdim: (...) millet, bugünkü rejimin tehlikesi ve değiştirilmesinin gerekliliği konusunda aydınlatılmalıdır."[27]

Rechnitzer'in arkasında Rothschild gibi güçlü mali kuruluşların olup olmadığı ya da resmi İngiliz politikasının doğrudan Rechnitzer'in girişimini destekleyip desteklemediği bugüne kadar açıklığa kavuşturulamamıştır. Ancak o günlerde Boer savaşıyla yeterince başı dertte olan İngilizlerin, Bağdat Demiryolu'na karşı açık bir tavrının olamayacağını ileri sürebiliriz.[28] Bu durum biraz da Mısır'ın işgalinden sonra Anadolu'nun Hindistan yolu açısından öneminin azalmasından ileri gelmektedir. Ayrıca Almanya'nın Yakındoğu'daki asıl rakip Rusya ile ilgi alanları açısından bir tampon bölge oluşturması da, İngiltere için fazla rahatsız olunacak bir durum değildir.[29] Koloniler Bakanı Chamberlain bu bağlamda 1899 yılının Kasım ayında İmparator Wilhelm'e, Anadolu'da Rusları veya Fransızları görmektense Almanları görmeyi tercih edeceğini söylemişti.[30] Bu dönemde Alman ve İngiliz yönetimlerinin "sosyalist tehdide, sendikalara ve grevlere" karşı işbirliği arayışı içinde oldukları göz önüne alınırsa ilişkilerinin olumsuz bir noktada olmadığı düşünülebilir.[31] Bu nedenlerle İngiltere'nin, genel anlamda, Bağdat Demiryolu'na yaptıkları muhalefetin temelini, Basra Körfezi'nin çıkış noktasını Almanlara kaptırmama endişesi oluşturmaktadır. Çünkü İngilizlerin dış politikaları, Hindistan yolu üzerindeki hâkimiyetlerini tehlikeye düşürebilecek her değişikliğe şiddetle karşı koyma düşüncesine dayanmaktaydı.[32]

Kuveyt sorunu

Bu açıdan bakıldığında Kuveyt'in yirminci yüzyıl başlarından itibaren niçin uluslararası politika sahnesinde önemli bir sorun ola-

rak varlığını sürdürdüğü anlaşılmaktadır. Marschall başbakana gönderdiği bir raporunda, İngilizlerin yüzyıllardır sürdürdükleri çabalar sonucunda Hindistan ticaretinde bir nevi tekel oluşturduklarını, Lynch Şirketi'nin Mezopotamya nehirlerinde elde ettiği imtiyazdan sonra bu durumun daha da belirginleştiğini ve bu yüzden ancak demiryolunu Kuveyt'e kadar uzatabilirlerse İngilizlerle rekabet edebileceklerini yazmıştı.[33] Zira Basra Körfezi o günkü teknolojik koşullarda liman yapımı açısından elverişli değildi.[34] Marschall'ın ifade ettiği bu görüşler doğrultusunda, Alman araştırma ekibi 1900 yılının Ocak ayı sonlarına doğru, çalışmalarını sürdürmek üzere Kuveyt'e gitmişti.

İngilizler 23 Ocak 1899 tarihinde o dönemde iç işlerinde bağımsız ve vergiden muaf bir biçimde şeklen Osmanlı İmparatorluğu'na tabi olan Kuveyt şeyhi ile tümüyle bağlayıcı bir anlaşma imzalamışlardı. Bu anlaşmaya göre Şeyh Mübarek, İngiltere'nin onayı olmadan Kuveyt toprakları ile ilgili olarak herhangi bir yabancı güçle hiçbir konuda anlaşma yapamayacaktı.[35] Şeyh İngilizlerle yaptığı gizli anlaşmaya rağmen, araştırma ekibine misafirperverce davranmış, sultanın hükümdarlığını mutlak olarak tanıdıklarını söylemişti.[36] Alman Araştırma Ekibi Başkanı Stemrich, şeyhe hatırı sayılır bir miktarda rüşvet teklif etmişti. Şeyh ise bu teklifi geçiştirmiş ancak bir yandan da Osmanlı ve Alman cephesinden gelebilecek bir tehdit dolayısıyla rahatı da kaçmıştı. Hindistan'daki İngiliz yönetimi Kuveyt şeyhi ile yaptıkları anlaşmanın Osmanlılara bildirilmesini ve böylece bölgedeki egemenliklerinin netlik kazanmasını önermiş ise de, İngiliz Dışişleri bunun zamansız olduğunu ve Osmanlılarla ilişkilerini önemli ölçüde zedeleyeceğini düşünmüştü.[37]

Bağdat Demiryolu'nun Kuveyt'te sona ermesinin, Osmanlı yöneticileri tarafından da arzu edildiği anlaşılmaktadır. Daha 1899'un son günlerinde, Hariciye Nazırı Tevfik Paşa, demiryolunun Kuveyt'te son bulmasının, teknik ve politik açıdan iki ülke için de yararlı olacağını Marschall'a aktarmıştı. Tevfik Paşa ayrıca Abdülhamit'in isteği üzerine, konunun askeri komisyonda görüşülerek, Bağdat Demiryolu'nun Kuveyt'te sona ermesi düşüncesinin onaylandığını bildirmişti.[38]

1900 yılının Nisan ayında *Çilyak* adlı Rus savaş gemisinin Basra Körfezi'nde demirlemesi bölgedeki İngiliz-Rus çelişkilerini artırarak, sorunun yeni bir boyut kazanmasına yol açmıştır.[39] 1901 yılının Ağustos ayında ise, bölgede çıkan karışıklıkları bastırmak üzere bir Osmanlı savaş gemisi Kuveyt'e gelerek karaya asker çıkarmaya kalktığında, İngiliz gemisinin kumandanı tarafından engellenmiştir. Üstelik İngiliz komutan bölgeyi, hükümeti adına İngiliz protektorası ilan etmiştir.[40] Bağdat Demiryolu'nun yapılabilmesi için Haydarpaşa'dan Basra Körfezi'ne kadar tüm bölgede, Osmanlı hükümdarlığının geçerli olması gerektiğine inanan Almanya, İngiltere'nin bu davranışını Berlin Anlaşması'nın ihlali sayarak protesto etmiştir. Almanya ile İngiltere arasında dostça yakınlaşma sağlanabilmesi için tarafların bu tür sorunlarda dikkatli davranmaları gerektiği, İngilizlere anlatılmak istenmiştir.[41] Londra Büyükelçiliği'ne vekâlet eden Metternich de, İngiliz yetkililerine bölgeye savaş gemileri yollayıp, iki ülke arasında gerilim yaratacaklarına, demiryolu girişimine ortak olmalarının iki ülke açısından da daha yararlı olacağını söylemiştir. Almanların kesin bir çatışmadan kaçınan tatlı sert politikası, İngilizlerin yumuşayarak konuyu Osmanlı hükümeti ile görüşmeye başlamalarına yol açmıştır.[42]

İngilizler Kuveyt üzerinde egemenlik kurma girişiminden vazgeçtiklerini belirt-

melerine rağmen, 14 Aralık'ta benzeri bir girişimde bulunmuşlardır.[43] Daha sonra da bu davranışlarının, Rusların bölgede hâkimiyet kurma çabalarının önlenmesine yönelik olduğunu belirtmişlerdir. Kuveyt uzun yıllar Osmanlı İmparatorluğu, Almanya, Rusya ve İngiltere arasında sorun olmaya devam etmiştir. İngiltere bir yandan Almanya ile çelişkilerini keskinleştirmemeye dikkat ederken, diğer yandan Hindistan yoluna verdiği önem nedeniyle, Basra Körfezi'nde yabancı bir gücün etkinliğini kabul etmeyeceğini göstermeye çalışmıştır. Bölgede meydana gelen tüm bu çekişmeler Osmanlı otoritesinin zayıflamasına yol açmış, 1903 yılında Fransa'nın Londra Büyükelçisi Mr. Cambon, bölgenin fiilen İngiliz egemenliği altında bulunduğunu belirtmiştir.[44]

Rusya'ya Karadeniz bölgesinde demiryolu ayrıcalığı

> Bağdat Demiryolu'na karşı her türlü entrikanın ardında ne zaman bir Rus parmağı olduğunu sezsem yanılmamışımdır.
>
> Marshall von Bieberstein

İngilizler muhalefetlerini Bağdat Demiryolu'nun Basra Körfezi'ne çıkış noktasında keskinleştirirken, Rus hükümeti memnuniyetsizliğini daha açık bir biçimde sergilemiştir. Rusya'nın Boğazlar üzerindeki emelleri biliniyordu, ancak Rusya'nın elinde Osmanlı İmparatorluğu'nda nüfuz bölgesi oluşturmaya yarayacak araçlar yoktu. Rusya, emperyalist güçler arasında Osmanlı Devleti'nde yatırımları, demiryolu imtiyazları olmayan tek devletti. Kendi geri kalmış geniş toprakları ve kıt kaynakları bu tür bir gelişime izin vermemişti. Düyun-ı Umumiye İdaresi'nde Rusya'nın temsilcisi yoktu. Rusya Osmanlı Devleti'ne karşı bir tek 1877-78 savaş tazminatlarını mali araç olarak kullanmaya çalışıyordu.[45]

23 Aralık 1899 tarihli *The Times* gazetesinin haberine göre, devletin desteklediği "bir Rus heyet-i sarrafiyesi" Kars ile Erzurum arasında bir demiryolu imtiyazı talep etmişti.[46] 6 Ocak 1900 tarihinde ise Rus Konsolosluğu'nun 1. Tercümanı Maksimov, Hariciye Nazırı Tevfik Paşa'ya Rusların da Almanlar gibi Anadolu'da imtiyaz talep ettiklerini bildirmişti. Daha sonra Rus Büyükelçisi Zinoviyev 10.2.1900 tarihinde Tevfik Paşa'ya bir anlaşma taslağı sunmuş, Karadeniz kıyılarından iç bölgelere uzatılacak demiryolu yapımında Rusya'ya öncelik hakkı tanınmasını istemişti. Zinoviyev'in önerilerine göre söz konusu bölgede Osmanlılar kendi başlarına demiryolu yapmaya kalkışamayacaklardı.[47]

Marschall'a göre Zinoviyev'in taslağı Bağdat Demiryolu güzergâhının Dicle yerine Fırat hattına kaydırılması amacını taşımaktadır. Bu nedenle Dışişleri Bakanlığı'na bir telgraf çekerek, Osmanlı yönetimiyle demiryolunun güzergâhı konusunda derhal bir anlaşma yapılması gerektiğini ileri sürmüştü. Marschall, telgrafında, olayların gelişimine hemen müdahale etmezlerse "Padişahın Rusların baskısına göğüs geremeyerek", isteklerine boyun eğebileceğini ileri sürüyor, Dicle hattının riske girebileceğini belirtiyordu.[48] Dışişleri müsteşarı Bülow ertesi gün Marschall'a çektiği telgrafta, Siemens'in ya da Kurt Zander'in Dicle güzergâhı üzerinde Osmanlı yöneticileriyle kesin sonuca varmak üzere İstanbul'a geleceğini bildiriyordu. Ayrıca Kerbelâ'da Anadolu Demiryolu Şirketi adına çalışmalarını sürdüren Araştırma Ekibi Yöneticisi Stemrich'e telgraf çekilerek, hazırladıkları raporda sadece Dicle hattı üzerinde durmaları istenmişti.[49] İki gün sonra ise Marschall İstanbul'dan sorunun çözümlendiğini müjdeliyordu. Marschall, Tevfik Paşa

ile Dicle güzergâhı konusunda anlaşmıştı. Padişah da Dr. Zander İstanbul'a gelir gelmez anlaşmayı imzalayacağına söz vermişti.[50] Gerçekten de 10 Mart tarihinde Nafıa nazırı ile Anadolu Demiryolları Şirketi Genel Müdürü Kurt Zander arasında, Bağdat Demiryolu'nun Dicle güzergâhında inşa edileceğini belirleyen anlaşma imzalandı. Marschall, anlaşmaya Osmanlı yöneticilerinin isteği üzerine yeni bir madde ilave edildiğini yazıyordu. Eğer demiryolu Diyarbakır ve Musul'dan geçmezse, her iki şehre şube hatları yapılacaktı.[51] Almanlar böylelikle Rusya'nın baskısına karşı Dicle güzergâhını garanti altına almış oluyorlardı.

Öte yandan Rus-Osmanlı demiryolu görüşmeleri aralıksız olarak devam ediyordu. Zinoviyev bu görüşmelerden birinde, eğer Babıâli Bağdat Demiryolu'ndan vazgeçerse Rusya'nın da Osmanlı İmparatorluğu'ndan demiryolu imtiyazı talep etmeyeceğini belirterek, gerçek niyetini ortaya koymuştu.[52] Rusya'nın amacı Osmanlı İmparatorluğu'nu güçlendirebilecek bir olgu olan demiryolu yapımından bütünüyle vazgeçilmesini sağlamaktı. Paris'te yayımlanan *New York Herald* ile Viyana'da yayımlanan *Correspondance Politique* gazeteleri 23 Mart tarihli sayılarında Rus tekliflerinin ve baskılarının Osmanlı çevrelerinde yarattığı rahatsızlığı aktarmaktaydı.[53]

Rusya'nın Osmanlı İmparatorluğu'nu Bağdat Demiryolu'ndan vazgeçirebilmesi mümkün değildi. Ancak yine de tehdit ve baskı politikasının meyvelerini, Karadeniz kıyılarında demiryolu yapımında elde ettiği öncelik hakkı biçiminde topladı. 26 Şubat'ta sultanın isteği üzerine toplanan Nazırlar Kurulu, Karadeniz kıyılarında demiryolu yapım hakkını Rusya'ya devrediyordu.[54] 5 Mart tarihinde Osmanlı Petersburg Sefareti Kont Muravyef'e istedikleri demiryolu imtiyazının verileceği doğrultusundaki muhtırayı takdim etmiş, karşılıklı olarak sürdürülen dostça ilişkilerden söz edilmişti.[55]

Rusya ile iki ay süren görüşmelerden sonra 4 Nisan 1900 tarihinde demiryolu anlaşması imzalandı. Anlaşmaya göre Osmanlı İmparatorluğu Karadeniz bölgesinde demiryolu inşa etme hakkını saklı tutuyordu.[56] "Bu şimendüferleri kendisi yapmadığı takdirde Rusya sermayedarının mezkûr hudutun imtiyazını ihale" edecekti.[57] Osmanlı Devleti'nin demiryolu yapması o günkü ekonomik koşullarında olanaksız olduğuna göre, Rusya kendi sınırlarında demiryolu yapımını bütünüyle önlemiş oluyordu. Rusya ayrıca, kendileri bölgede demiryolu yapmadıkları takdirde, Osmanlı Devleti'nin imtiyazı bir başka ülkenin kapitalistlerine devretme hakkını da kabul etmemişti. Yani Rusya kendisi açısından askeri anlamda tehlikeli olacak demiryolunun yapımını önleyerek hedefine ulaşmıştı.

Rusya'nın Karadeniz'de demiryolu ayrıcalığı elde etmesine Almanya pek tepki göstermedi. Almanya, Rus-İngiliz rekabetini artıran her olayın kendisi için yararlı olduğuna inanıyordu. Dışişleri Bakanlığı yetkililerinden Mühlberg, Londra Büyükelçisi birinci sekreteri F. von Eckardstein'a "Bir İngiliz aslanlarının önünde eğilerek, bir Rus ayılarının önünde diz çökerek demiryolu hatlarımızı Bağdat'a kadar döşeyebiliriz" diye yazıyordu.[58] Alman Dışişleri bakanı, Berlin Osmanlı Sefareti'nden Ahmed Tevfik Bey'e Rusların bu tür bir demiryolu inşa edecek sermayeleri olmadığından, asıl amaçlarının Osmanlıların askeri ve mali yönden kendilerini tehdit edecek girişimlere kalkışmalarını engellemek olduğunu söylemişti. Hatta bakana bakılırsa Ruslar mali açıdan toparlanma döneminde oldukları için herhangi bir kargaşalık istemediklerine göre, bu taleplerinde ısrarlı olacak konumda bile değillerdi. Ruslar "İngiltere'nin meşguliyet-i haziresinden bilistifade böyle bir teklifte" bulunmaktaydı.[59]

Rus *Novosti* gazetesi ise Osmanlıların Ruslara imtiyaz vermesi konusunda umutsuzluğunu ifade ettiği yorumunda, bu umutsuzluğun Osmanlı yöneticilerinin Rusya'nın kendilerini mahvetmeye çalıştığı düşüncesine dayandığını belirtiyordu. Yazara göre bu düşüncedeki yöneticiler Osmanlı toprak bütünlüğünden yana olduklarına inandıkları için İngiltere yanlısıydılar ve "İngiltere ile Rusya'nın Asya'daki rekabetinden istifade" etmek istiyorlardı.[60]

İngiliz *Daily News* gazetesi olayı, Rusların gözlerini yeniden Uzakdoğu'dan "Küçük Asya"ya çevirdikleri şeklinde yorumluyordu. Gazeteye göre Ruslar Uzakdoğu sorunları nedeniyle neredeyse Osmanlı İmparatorluğu'nun varlığını unutmuşlar, Ermeni sorunlarında bile padişahı kararlarında özgür bırakmışlardı. Sonunda Alman tehdidinin farkına vararak Osmanlılara, Rusya'nın çıkarlarına zarar verecek imtiyazlar verilmesine müsaade edemeyeceklerini bildirmişlerdi. Bunun yolu da Osmanlılarla yaptıkları demiryolu anlaşması olmuştu.[61]

Rus baskılarına boyun eğiş anlamına gelen anlaşma, Osmanlı çevrelerinde elbette memnuniyet yaratmamıştı. Öncelikle yurtdışındaki muhalif çevreler seslerini bir kez daha yükselttiler. Londra'da yayımlanan Jön Türk gazetesi *Osmanlı*'nın 57. sayısında ironik bir dille, padişaha Bağdat güzergâhını Almanlara, Erzurum-Trabzon-Sinop bölgelerini Ruslara, Suriye'yi Fransızlara, Trablusşam'ı İtalyanlara sunmaktan ötürü gösterdiği başarı nedeniyle teşekkür ediliyordu. 58. sayıda ise, ülkeden kaçtığını belirttiğimiz Mahmut Paşa, Kuzey Anadolu'da Rusya'ya tanınan hakları, Rus istilasının başlangıcı olarak niteliyordu.[62] Yönetim kademelerinden de Ruslara demiryolu ayrıcalığı verilmesine karşı olanlar bu süreçte fikirlerini belirtmişlerdi. Örneğin Hariciye müsteşarı 16 Mart tarihli arizasında Rusların Erzurum ile o dönemde kendi sınırları dahilinde bulunan Kars arasında demiryolu inşa talepleri ile bölgeyi istila projeleri arasında bağlantı kuruyor, Kafkasya Ermenilerini kazanmak amacıyla geliştirdikleri yeni politikanın da aynı nedenden kaynaklandığını ileri sürüyordu. Müsteşar Rusya'nın bu yeni politikasını ayrıntılarıyla anlatarak Osmanlı yönetimini karar sürecinde uyarmak istemişti.[63] Adliye Nazırı Abdullah Paşa ise bu anlaşmayı imzalamamak için görevinden istifa etmişti.[64]

Marschall von Bieberstein Dışişleri Bakanlığı'na yazdığı raporda, Rusya ile yapılan anlaşmanın imparatorluğun her kesiminde yarattığı hoşnutsuzluğu haber veriyordu. Bu nedenle Marschall'a göre Bağdat Demiryolu nihai anlaşması için masaya oturmanın tam zamanıydı.[65] Ne de olsa yaptıkları anlaşma kesin olmayan bir önprotokol niteliğindeydi.[66] Önsözleşmeye göre, "iki taraf arasında ittifak hasıl olmadığı takdirde her iki taraf da tazminat talebine ve davasına salahiyyeti olamamak üzere serbesti-i hareketini muhafaza" ediyorlardı.[67] Bunun da ötesinde Marschall, Osmanlı yöneticilerinin sürekli olarak demiryolunu kilometre garantisi talep etmeksizin inşa etmek isteyenleri ileri sürerek kesin sözleşme koşullarını lehlerine çevirme çabasına direnirken zorlanmaktaydı. Büyükelçinin bu bağlamda en önemli silahı böylesine masraflı bir hattın kilometre garantisi olmadan inşasının olanaksız olduğu ve bu nedenle bu tür tekliflerin ardında başka art niyetlerin bulunduğu teziydi.[68]

1 Hariciye Nezareti'ne 20 Kanunisani 1900 Tarihiyle Petersburg Sefareti'nden Gelen 18 Numaralı Tahriratın Tercümesidir, *B.O.A.*, Y. A. Hus., 403/45.

2 François Georgeon, *Sultan Abdülhamit*, çev. Ali Berktay, İstanbul, 2003, s. 191-195.

3 Helmut von Moltke, *Gesammelte Schriften und Denkwürdingkeiten*, Cilt II, Berlin, 1872, s. 279.

4 Morris Jastrow, Jr., *The Eastern Question and its Solution*, Philadelphia ve Londra, 1920, s. 33.

5 Ludwig Ross, *Kleinasien und Deutschland, Reiseberichte und Aufsaetze mit Bezugnahme auf die Möglichkeiten Deutscher Niederlassungen'in Kleinasien*, Halle, 1850, s. 175

6 Aloys Sprenger, *Babylonien das reichste Kolonisationsfeld für die Gegenwart*, Heidelberg, 1886, s. 280.

7 Friedrich H. Kochwasser, "Das deutsche Reich und der Bau der Bagdadbahn", *Araber und Deutsche*, ed. F.H. Kochwasser, R. Roemer, Tübingen ve Basel, 1974, s. 308.

8 Alldeutscher Verband, *Deutschlands Ansprüche an das türkische Erbe*, Münih, 1896, s. 3, 4. Anadolu'nun Alman kolonizasyon alanı olarak gösterildiği çok sayıda örnekten biri için bkz. "Hedschas-und Bagdadbahn", *Alldeutsche Blaetter*, Nr 49, 8 Dezember 1906, s. 395.

9 Hugo Grothe, *Die Bagdadbahn und das schwaebische Bauernelement in Transkaukasien und Palaestine, Gedanken zur Kolonisation Mesopotamiens*, Münih, 1902, s. 10, 11.

10 Ewald Banse, *Auf den Spuren der Bagdadbahn*, Weimar, 1913, s. 147 vd.

11 Karl Kaerger, *Kleinasien, ein deutsches Kolonisationsfeld*, Berlin, 1892, s. 88-92.

12 Rudolf Wagner, "Deutschland und die neue Weltstrasse nach Ostindian", Alldeutscher Blaetter, 30.3.1901, *Pol. Archiv*, Türkei 152, Nr. 4820.

13 Max Schlagintweit, *Deutsche Kolonisation in Kleinasien*, Münih, 1899, s. 32-36. Benzeri görüşleri daha sonra bir diğer araştırmacı dile getirecektir, bkz. Adolf Dirr, "Was kann uns die Bagdadbahn sein", *Süddeutsche Monatshefte*, (Ocak 1915), s. 501.

14 Kolonizasyon çabaları ve Alman yönetiminin tavrı konusunda bkz. Murat Özyüksel, "Anadolu ve Bağdat Demiryolları Kolonizasyon Aracı Olarak Kullanma Çabaları", *Uludağ Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Cilt VI, Sayı 2.

15 Theobald von Bethmann Hollweg, *Betrachtungen zum Weltkriege*, Berlin, 1917, s. 60.

16 Davis Trietsch,"Deutschland und der Balkankrieg", Nr. 9, *Die Hilfe*, (27 Şubat 1913), s. 135.

17 Gregor Schöllgen, "Dann müssen wir uns aber Mesopotamien sichern", *Saeculum*, Band 32, 1981, Heft 2, s.132, 142, 144 vd.

18 Rosa Luxemburg, Karl Liebknecht, Franz Mehring, *The Crisis in the German Social Democracy*, New York, 1818, Chapter 4, s. 41-65. Bu yazının çevirisi için bkz. "Alman Emperyalizminin Harekât Alanı: Türkiye", "Emperyalizmin Mısır ve Osmanlı İmparatorluğu'na Girişi", *Berlin-Bağdat Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*, haz. Ragıp Zarakolu, İstanbul, 1982, s. 136-170.

19 Fritz Fischer, *Krieg der Illusionen, Die deutsche Politik von 1911 bis 1914*, Düsseldorf, 1969, s. 324.

20 *B.O.A.*, Y. EE, 84/42.

21 Brüksel'de Neşrolunan *Independence Belj* Gazetesi'nin 24 Kanun-ı Evvel 1899 Tarihli Nüshasında Münderic Dersaadet'den Mürsel Mektubun Tercümesidir, *B.O.A.*, Y. PRK. TKM, 16/35. Sultana yakınlığıyla bilinen Vambery anılarında, Abdülhamit'in kendisini Damat Mahmut Paşa'yı geri dönmesi için ikna etmek üzere Tirol'den aceleyle çağırdığını ve kendisinin de bu nedenle aceleyle İstanbul'a hareket ettiğini anlatır. Bkz. A. Vambery, "Personal Recollections of Abdul Hamid II and His Court", *The Nineteenth Century*, Vol. LXV (Ocak-Haziran 1909), s. 988.

22 Manzenreiter, s. 159.

23 *B.O.A.*, Y. PRK. TKM, 16/35.

24 Paşa Paris'in en önemli bankerlerinden biri olan Mösyö Elizene'yle İstanbul'un telefon ve bir demiryolu imtiyazı elde etmek amacıyla ilişkiye girmişti. Haberi veren Paris Sefareti, bu tür bir girişimi engellemek doğrultusunda gerekli önlemlerin alındığı belirtiyordu. Aynı şifreli habere göre paşa Paris'te kendini emniyette hissetmediğinden Londra'ya gitmek istemekteydi, ancak sağlığı buna izin vermiyordu. Bkz. Paris Sefaret-i Seniyyeleri'nden Başkitabet'e, 6 Ocak 1900, *B.O.A.*, Y. PRK. EŞA, 34/74.

25 McMeekin, s. 57, 58.

26 Yuriy Aşatoviç Petrosyan, *Sovyet Gözüyle Jöntürkler*, çev. M. Beyhan, A. Hacıhasanoğlu, Ankara, 1974, s. 214.

27 E. E. Ramsaur, *Jön Türkler ve 1908 İhtilâli*, çev. Nuran Yavuz, İstanbul, 1982 s. 77.

28 Paul K. Butterfield, *The Diplomacy of the Bagdad Railway 1890-1914*, Göttingen, 1932, s. 17. İngilizlerin Boer savaşı dışında Uzakdoğu'da Japonya, Sudan'da Fransa ile de başı dertteydi, bkz. Gregor Schöllgen, "Instrument deutscher Weltmachtpolitik, Die Bagdadbahn im Zeitalter des Imperialismus", *Bagdad-und Hedjazbahn, Deutsche Eisenbahngeschichte im Vorderen Orient*, ed. Jürgen Franzke, Nürnberg, 2003, s. 110.

29 Eckardstein'dan Bülow'a 22.1.1900 tarihli özel rapor, *GP*, Cilt XVII, Nr.5212, s. 373. Ayrıca bkz. "Railways in Asia Minor", *The Economist*, 24.3.1900, s. 414. İki devletin düşman olması için önemli nedenler olmadığı doğrultusunda bir makale için bkz. "The Latest Manifosto of the German Emporer", *The Economist*, 28.4.1900, s. 590, 591.

30 Hermann Oncken, *Die Sicherheit Indiens, Ein Jahrhundert englischer Weltpolitik*, Berlin, 1937, s. 60.

31 Salisbury'den Frank Lascelles'e, 30.11.1896, Berlin, XIII. 8, (ek), *G.D.D.*, Vol. II, s. 472, 473.

32 Hindistan'ın güvenliği nedeniyle Basra Körfezi'nin hiçbir biçimde riske sokulamayacağının önemle vurgulandığı bir makale için bkz. "Persia and the Persian Gulf", *The Quarterly Review*, Vol. 195, (Ocak-Nisan 1902), s. 245 vd.

33 Marschall'dan Hohenlohe Schillingfürst'e 26.5.1900 tarihli rapor, Konstantinopel, *Pol. Archiv*, Türkei 152.

34 Marschall'dan Dışişleri Bakanlığı'na 28.12.1899 tarih, 384 nolu gizli telgraf, *GP*, Cilt XVII, Nr. 5278, s. 465.

35 Historical Section of the Foreign Office, *Persian Gulf*, Vol. XIII, Londra, 1920, s. 52. Antlaşmanın tam metni için bkz. G. U. Aitchison, B.G.S., *A Collection of Treaties, Engegaments and Sanads, Relating to India and Neighbouring Countries*, Delhi, 1933, s. 262-267.

36 Marschall'dan Dışişleri Bakanlığı'na 1.2.1900 tarihli rapor, *GP*, Cilt XVII, Nr. 5282, s. 469.

37 Briton Cooper Busch, *Britain and the Persian Golf*, Berkeley ve Los Angeles, 1967, s. 188-192.

38 Marschall'dan Dışişleri Bakanlığı'na 27.12.1899 tarih 395 nolu gizli telgraf. *GP*, Cilt XVII, Nr. 5280, s. 469.

39 Bağdat Konsolosu Richarz'dan Hohenlohe'ye 19.4.1900 tarih A 8 nolu rapor, *GP*, Cilt XVII, Nr. 5286, s. 473.

40 Bülow'dan Eckardstein'a 29.7.1901 tarih 348 nolu telgraf, *GP*, Cilt XVII, Nr. 5292, s. 482. Franz Stuhlmann, *Der Kampf um Arabien zwischen der Türkei und England*, Hamburg Braunschweig Berlin, 1916, s. 227.

41 Bülow'dan Londra Büyükelçi vekili Metternich'e 31.8.1901 tarih 352 nolu telgraf, *GP*, Cilt XVII, Nr. 5294, s. 484.

42 Bu konudaki gelişmeleri içeren yazışmalar için bkz. *GP*, Cilt XVII, s. 483-499.

43 Marschall'dan Dışişleri Bakanlığı'na 15.2.1901 tarih, 104 nolu gizli telgraf, *GP*, Cilt XVII, Nr. 5320, s. 501.

44 Baykal, s. 107. Kuveyt'in *de facto* ve *de jure* durumu hakkında İngiliz ve Osmanlı tezleri için ilgili bölüme bakınız, s. 390-396.

45 Alan Bodger, "Russia and the End of the Ottoman Empire", *The Great Powers and the End of the Ottoman Empire*, ed. M. Kent, Londra, 1984, s. 85.

46 *Times* gazetesinin 23 Kanun-ı Evvel 1899 Tarihli Nüshasında Münderic Dersaadet'ten Keşide Olunan Telgrafın Tercümesidir, *B.O.A.*, Y. PRK. TKM, 16/35.

47 Dışişleri Bakanlığı Müsteşarı Bülow'un 16.1.1900 tarihli notu (elyazısıyla), *GP*, Cilt XVII, Nr. 5211, s. 371.

48 Marschall'dan Dışişleri Bakanlığı'na 11.2.1900 tarih, 32 nolu telgraf, *GP*, Cilt XVII, Nr. 5214, s. 576.

49 Bülow'dan, Marschall'a 12.2.1900 tarihli, 12 nolu gizli telgraf, *GP*, Cilt XVII, Nr. 5212, s. 377, 378.

50 Marschall'dan Dışişleri Bakanlığı'na 14.2.1900 tarih, 39 nolu gizli telgraf, *GP*, Cilt XVII, Nr. 5216, s. 379.

51 Marschall'dan Dışişleri Bakanlığı'na 10.3.1900 tarih, 72 nolu gizli telgraf, *GP*, Cilt XVII, Nr. 5219, s. 382.

52 Marschall'dan Dışişleri Bakanlığı'na 26.2.1900 tarih, 52 nolu gizli telgraf, *GP*, Cilt XVII, Nr. 5217, s. 380.

53 *B.O.A.*, Y. PRK. TKM, 43/32.

54 Marschall'dan Dışişleri Bakanlığı'na 28.2.1900 tarih, 57 nolu gizli telgraf, *GP*, Cilt XVII, Nr. 5218, s. 381.

55 "Başkitabete Petersburg Sefaret-i Seniyye'lerinden Şifre", *B.O.A.*, Y. PRK. HR, 28/54. Rusya Sefareti de "dostane hissiyatını" belirtiyor, bkz. *B.O.A.*, Y. A. Hus., 405/37.

56 Marschall'dan Başbakan Hohenlohe'ye 4.4.1900 tarih, 30 nolu rapor, *GP*, Cilt XVII, Nr. 5221, s. 383, 384.

57 "Ba İrade-i Seniye Hazreti Hilafetpenahi Rusya Sefareti'ne Tebliğ Olunacak Muhtıra Müsveddesi Suretidir", *B.O.A.*, Y. PRK. HR, 28/54.

58 Mühlberg'ten Eckardstein'a 31.1.1900 tarihli, elyazısıyla yazılmış çok gizli özel mektup, *GP*, Cilt XVII, Nr. 5213, s. 374, 375. Ayrıca bkz. C. Mühlmann, "Die deutschen Bahnunternehmungen in der asiatischen Türkei 1888-1914", *Weltwirtschaftlieches Archiv*, Cilt 24, Jena 1926, s. 373.

59 "Berlin Sefaret-i Seniyye'lerinden Şifre", *B.O.A.*, Y. PRK. HR, 28/54.

60 "Hariciye Nezareti'ne 22 Mayıs 1900 Tarihiyle Petersburg Sefaret-i Seniyesi'nden Varid Olan 92 Numaralı Tahriratın Tercümesidir", *B.O.A.*, Y. A. Hus., 405/76.

61 "Russian Exactions From Turkey", *Daily News*, 18.4.1900, s. 8. Gazetenin sözünü ettiği Uzakdoğu sorunu, Rusya'nın İran, Afganistan üzerinden Çin'in Mançurya bölgesine kadar uzanan bir hatta nüfuz elde edebilmek için gösterdiği çabalar ve bu bağlamda İngiliz ve Rus çıkarlarının çatışmış olmasıdır.

62 Baykal, s. 114.

63 Hariciye Müsteşarı'nın arizası, *B.O.A.*, Y. PRK. HR, 28/54.

64 Paris'de Neşr Olunan İngilizce (*New York Herald*) Gazetesi'nin 23 Mart 1900 Tarihli Nüshasından, *B.O.A.*, Y. PRK. TKM, 43/32.

65 Marschall'dan Dışişleri Bakanlığı'na 4.4.1900 tarihli 108 nolu telgraf, Cilt XVII, Nr. 5220, s. 383.

66 Alman Sefareti Baştercümanı Testa'nın 1900 yılındaki kesin taahhütname talebi şirketin hâlâ kendini bu konuda tam anlamıyla güvencede hissetmediğini gösteriyor, bkz. *B.O.A.*, Y. PRK. TNF, 6/74.

67 *B.O.A.*, Y. PRK. TNF, 6/61.

68 *B.O.A.*, Y. PRK. ASK, 163/69.

21

BAZI ENGELLER AŞILIYOR

Güzergâh belirleniyor

Bu arada Araştırma Komisyonu, Bağdat Demiryolu güzergâhında çalışmalarını sonuçlandırmıştı. Komisyonun raporuna göre Konya-Karaman-Adana-Hamidiye-Osmaniye-Kilis-Rase'l-Ayn-Nusaybin-Musul-Bağdat-Basra üzerinden Kuveyt'e ulaşılmalıydı. Halen, Hanikin ve Kastabol'a düşünülen şube hatlarıyla beraber demiryolu yaklaşık 2000 kilometreyi bulacaktı. İskenderun ve Kazima'da yapılması düşünülen limanlarla birlikte maliyet 550 milyon frank olarak tahmin edilmişti. Finansman sorunu açısından öncelikle 690 kilometrelik Konya-İskenderun-Halep ve 410 kilometrelik Hanikin-Samarra-Bağdat-Necef hatlarının yapımına başlanması öneriliyordu.[1] Komisyon Başkanı Stemrich'in bu konudaki pesimist yaklaşımı daha önce ilgili bölümde dile getirilmişti.

Marschall von Bieberstein'ın 7 Mayıs tarihli telgrafından, sultanın kesin anlaşma metni için görüşmelere bir an önce başlanmasından yana olduğu anlaşılmaktadır. Marschall'ın aktardığına göre, görüşmeleri sırasında padişah, İngilizlerin Bağdat Demiryolu'na yeni entrikalar hazırladıkları şüphesini dile getirmişti.[2]

Ancak 1900 yılında tarafların nihai hedefe varmak istemelerine rağmen, iki ana sorun Bağdat Demiryolu görüşmelerinin gündemini zorlamıştır. Bunlardan birincisi demiryolunun güzergâhı ve kilometre garantisi konusunda bir anlaşmaya varılamamış olması, diğeri ise Deutsche Bank çevrelerinin, Merkez Bankası'nın katılımı konusundaki tavırlarında direnmeleridir.

Abdülhamit, 1900 yılının yaz ayları boyunca bir kez daha Bağdat Demiryolu güzergâhının, stratejik açıdan, bir askeri komisyonda tartışılmasını istemişti. Askeri komisyonda İskenderun Körfezi'ne bir şube hattıyla ulaşma düşüncesi, Abdülhamit'in bu konudaki hassasiyetinden dolayı gündeme gelmemişti. Marschall, raporlarından birinde, Abdülhamit'in Ermenilerin Kıbrıs'ta toplanarak İngiliz deniz gücünün desteğiyle İskenderun Körfezi'ne saldırıya geçecekleri doğrultusunda gizli bir planın varlığına inandığını belirtmişti. Nazırlar ve diğer yöneticiler Marschall'a konuyu padişahla görüşmekten çekindiklerini ifade etmişlerdi.

Marschall 27 Ağustos tarihinde padişahla yaptığı görüşmede İskenderun Körfezi'ne bağlantı hattı çekilmesi konusunu gündeme getirdi. Marschall demiryolu malzemelerinin Haydarpaşa'dan Mezopotamya'ya karayolu ile ulaştırma maliyetinin çok ağır olacağını, İskenderun Körfezi'nden Kastabol'a çekilecek bir şube hattının bu sorunu çözümleyeceğini belirtmişti. Ayrıca rantabilite açısından İskenderun hattı gerekli görülüyordu. Marschall raporunda tercüman İbrahim Bey'in, söylediklerini tercüme ederken korkudan titrediğini belirtiyordu. Abdül-

hamit görüşmede ciddi bir tavırla sorunun memleket savunması açısından önemini vurgulamıştı. Marschall ise demiryolunun istendiğinde derhal ulaşımda kullanılamayacak duruma getirilecek biçimde inşa edilerek sorunun çözümlenebileceğini belirtmişti. Marschall raporunda, Abdülhamit ile görüşmesinden birkaç gün sonra Zander, Huguenin, Zeki Paşa, İzzet Bey ve bir denizci paşa ile güzergâh konusunda görüşmelere başladıklarını bildiriyordu. Denizci paşanın yabancı dil bilmediği gibi konu hakkında da hiç bilgisi olmadığını, paşaların önem verdikleri kriterin Anadolu ve Mezopotamya'daki askeri garnizonlar arasında bağlantı kurulması olduğunu belirtiyordu.[3]

Sonuç olarak, Almanlar demiryolunun yapımı kolay olan Akdeniz kıyılarından geçirilmesinde ısrar etmişler, fakat Abdülhamit hattın Akdeniz'den bir düşman filosunun bombardımanına hedef olabileceği gerekçesiyle bu güzergâhı kabul etmemişti. Güzergâh belirleme çalışmalarında Alman yetkililerin şikâyeti, müzakereleri yürüten paşaların sadece askeri/stratejik boyutu göz önüne alarak uzlaşmaz bir tutum sergilemeleriydi. Büyükelçi Marschall, Abdülhamit'in Bağdat demiryolunu devletin düzeni sağlama fonksiyonu olarak gördüğünü, özellikle Kuveyt şeyhinin ve Musul'dan Basra Körfezi'ne kadar olan bölgedeki unsurların otorite tanımaz davranışlarının padişahı bir an önce Bağdat hattının yapımı konusunda motive ettiğini vurgulamıştı.[4] Gerçekten de Osmanlı belgelerindeki askeri yazışmalar incelendiğinde, demiryolunun askeri işlevinin en önemli konu olarak algılandığı anlaşılıyor. Örneğin bir Komisyon-ı Askeri mazbatasında, "Dördüncü Ordu-yı Hümayun'un şimendüfer vasıtasıyla Dersaadet'e rabtı meselesi halen ve istikbalen fevkalade mühim olup Ankara Demiryolu dahi bu mühim iş için yapılmış" olduğu ama maalesef şirketin bu güzergâhı tercih etmediği belirtiliyordu.[5]

Uzun görüşmelerden sonra nihayet 8 Ekim tarihinde Osmanlı heyeti, kendi temel konsepti çerçevesinde Araştırma Komisyonu'nun saptadığı güzergâhı kabul etmiş, ancak iki koşul ileri sürmüştü. Birincisi şirketin Urfa'ya 30 kilometrelik bir şube hattını kilometre garantisiz döşemesi idi. İkincisi ise Bağdat Demiryolu'nun yapımı tamamlandıktan sonra, Ankara'dan başlanıp Sivas, Diyarbakır üzerinden Harput'a kadar uzanan yeni bir demiryolu hattının inşa edilmesiydi. Marschall'ın Osmanlı yöneticilerinin bu taleplerini, konunun daha sonra Deutsche Bank ile görüşülmesi gerektiğini ileri sürerek demogojik bir biçimde geçiştirdiği anlaşılmaktadır.[6]

Prusya Merkez Bankası'nın desteği sağlanıyor

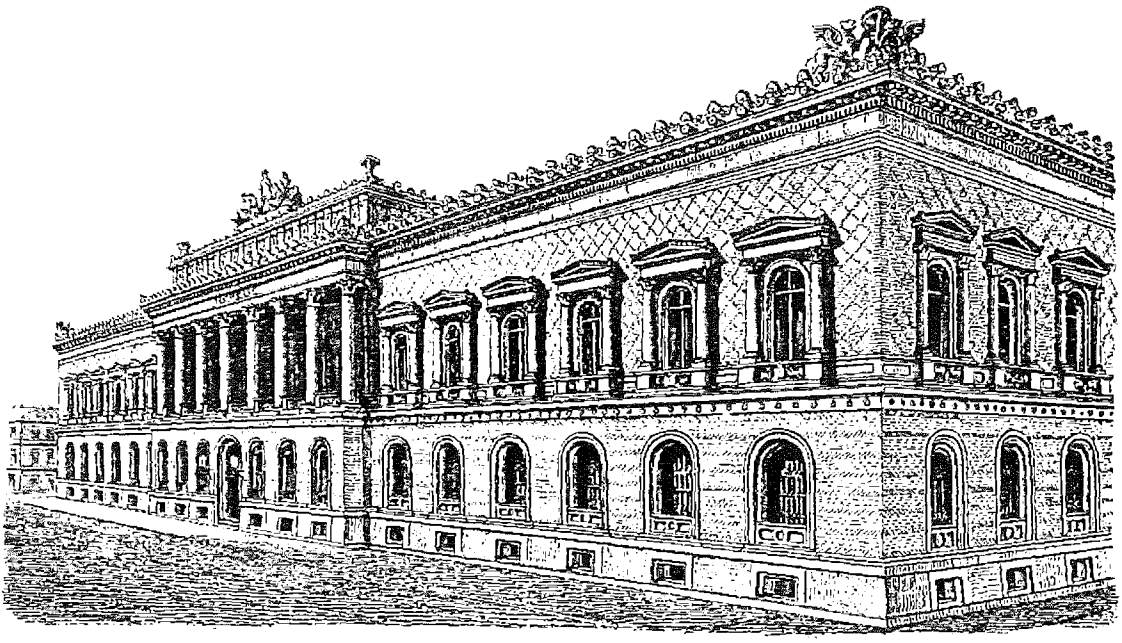
Marschall İstanbul'daki büyükelçilik görevine dönmeden önce, Kassel'de II. Wilhelm'i ziyaret ederek Bağdat Demiryolu üzerine bir görüşme yapmıştır. İmparatora Abdülhamit'in demiryolu sözleşme maddelerinin görüşülmesine bir an önce başlanılmasından yana olduğunu, görüşmelerin sürüncemede kalmasının, Merkez Bankası'nın desteğinin sağlanamamasından kaynaklandığını anlatmıştır. Bunun üzerine II. Wilhelm konuyu irdeleme amacıyla Dışişleri Bakanlığı'na bir telgraf çekmiştir. İmparator, Prusya Maliye Bakanı Miquel'in oyalayıcı tavrının gerçeklik derecesini sorgulamak istemiştir.[7]

Prusya Maliye Bakanı von Miquel ise Bağdat Demiryolu görüşmelerinde yol katedilmemesine banka yöneticilerinin neden olmadığını öne sürmüştür. Miquel uzunca bir süre evvel hem Siemens'in hem de Deutsche Bank'ın 2. Müdürü Gwinner'in, kendisine, Osmanlı İmparatorluğu gerekli garanti ödemelerinde bulunmadığı takdirde

1890-1901 yılları arasında Prusya maliye bakanlığı ve Merkez Bankası başkanlığı görevlerini yürüten Johannes von Miquel.

bu girişimi gerçekleştiremeyeceklerini söylediklerini belirtmiştir. Prusya maliye bakanı o zamandan beri Deutsche Bank yetkililerinden konuyla ilgili herhangi bir bilgi almadığı biçiminde açıklamalarını sürdürmüştür. Miquel'e göre banka yetkilileri girişimi engellemedikleri gibi, Deutsche Bank ile Düyun-ı Umumiye arasındaki sorunların çözümünde aracılık yapmışlardı.[8]

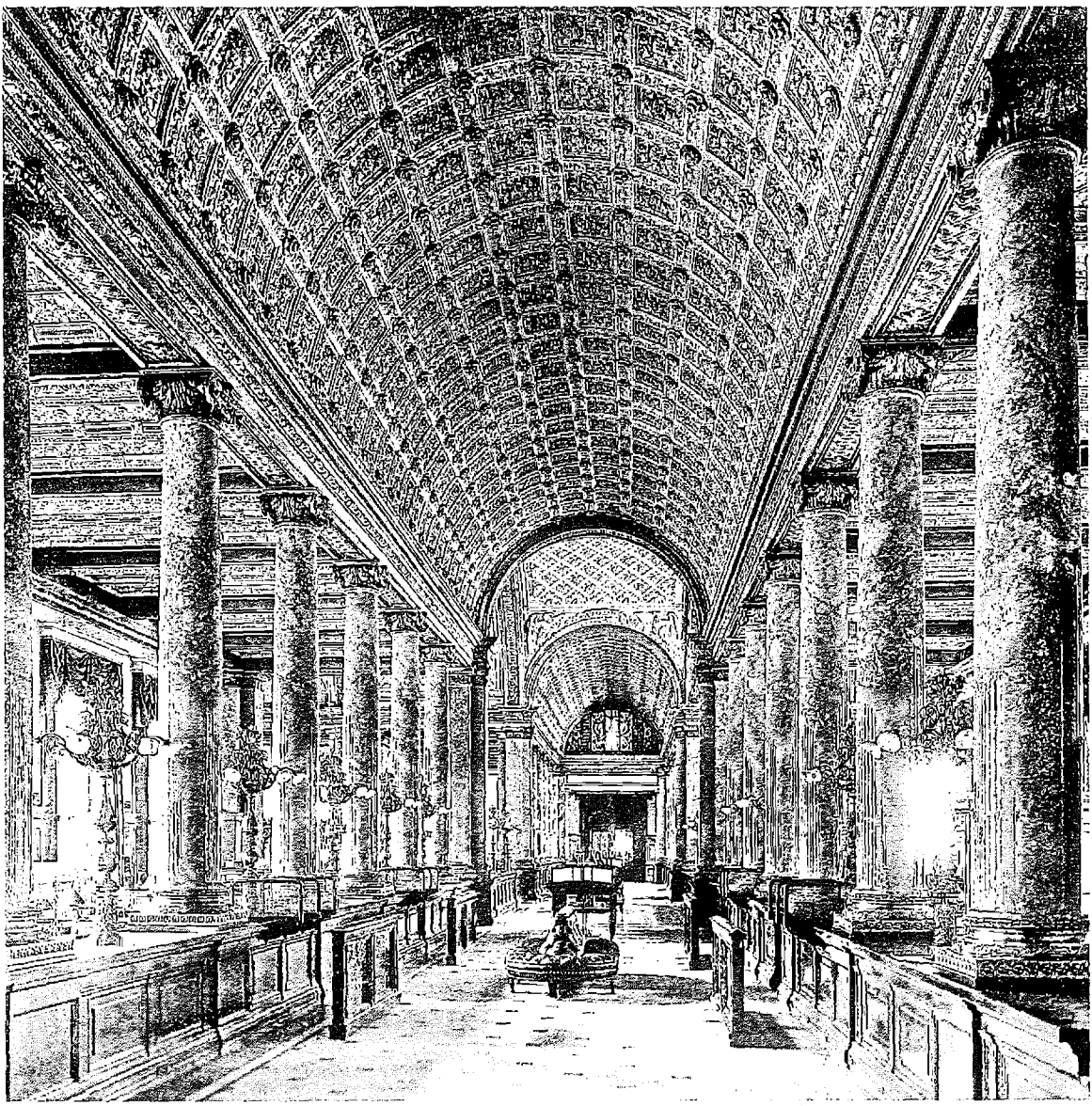
Marschall 5 Eylül'de Şansölye Hohenlohe'ye gönderdiği Miquel'e yanıt niteliğindeki raporda, imparatora Kassel görüşmesinde ileri sürdüğü düşüncelerinin arkasında kararlılıkla durmayı sürdürmüştür. Marschall'a göre Miquel iki olayı birbirinden ayırt edememektedir: "Demiryolu yapımının fiilen sürdürülmesiyle tarafların önsözleşmede ertelenen sorunlarda anlaşarak kesin sözleşmeyi imzalamaları iki ayrı olgudur. Birincisi için elbette Osmanlı İmparatorluğu'nun garanti ödemelerini yapabilecek durumda olması gereklidir. Bu da Osmanlı Devleti'nin yeni gelir kaynakları bulmasına bağlıdır." Marschall bu tür güçlükleri Prusya Merkez Bankası'nın aşabileceği gibi bir beklentinin hiçbir zaman söz konusu olmadığını belirtmektedir. Ancak Marschall'a göre zorlukların çözümü yolunda adımlar atılabilmesi için Osmanlı İmparatorluğu ile kesin sözleşme-



Prusya Merkez Bankası'nın Berlin'deki merkez binası.

nin imzalanması gerekmektedir. Marschall, Siemens'in defalarca sözleşmenin imzalanmasının Prusya Bankası'nın desteğinin sağlanması önkoşuluna bağlı olduğunu yinelediğini, aynı görüşü 18 Ocak'ta Neuershauen Genel Kurulu'nda Zander'in de tekrarlamış olduğunu vurgulamaktadır. Marschall, Araştırma Komisyonu'nun belirlediği birçok önemli hususun Osmanlılar tarafından kabul edilmiş olmasına rağmen, gerekli görülen önkoşul yerine getirilmedikçe kesin sözleşme için görüşmeleri başlatabilme durumunda olmadığını açıkça ifade etmektedir.[9]

Hem Marschall'ın hem de Miquel'in savundukları görüşlerde gerçek payı bulunmaktadır. Deutsche Bank'ın Merkez Bankası'nın desteğini yıllardır talep ettiğini bilmekteyiz. Ancak Miquel'in belirttiği gibi Siemens, gerçekten de 1899 yılından beri İstanbul, Berlin ve Paris'te konu



Prusya Merkez Bankası'nın Berlin'deki merkez binasından bir görünüş.

ile ilgili yaptığı görüşmelerde, Osmanlı İmparatorluğu'nun gelirlerinin bu derece büyük bir demiryolu yapımının garanti ödemelerini karşılamaya yetmeyeceği görüşünü dile getirmekteydi. Siemens'e göre görünebilir gelecekte de Osmanlı devlet gelirlerinde bir artış beklenmiyordu. Buna karşılık, Osmanlı İmparatorluğu ile Almanya arasında imzalanan 1890 Ticaret Muahedesi'nin yürürlüğe konularak gümrük vergilerinde artış sağlanması umut ediliyordu. Ancak borçların konsolidasyonu için Düyun-ı Umumiye temsilcileri ile, gümrüklerin artışı içinse başta İngilizlerle, Fransa ve Rusya olmak üzere ilgili devletlerle anlaşılması gerekiyordu.

İmparator Wilhelm, Marschall'ın kendisine açıkladığı düşüncelerinden ve Miquel'e yanıt niteliğindeki raporunda kullandığı kesin ifadeden sonra ikna olmuş, Prusya maliye bakanının konuyu çözümlemek üzere derhal harekete geçmesini istemişti. Alman imparatorunun baskısı üzerine Miquel 26 Eylül tarihinde Dışişleri Bakanlığı'na gönderdiği raporda, elbetteki majestelerinin isteği üzerine Deutsche Bank'ın talep ettiği açıklamayı yapacaklarını haber veriyordu.[10] Ekim ayının sonlarında Merkez Bankası Bağdat Demiryolu tahvillerinin ihracında Deutsche Bank'a destek olacağını yazılı olarak açıklamıştı.[11] Sınırlı da olsa bankanın desteği sağlandıktan sonra Osmanlı yöneticileriyle yapılan görüşmelere hız verilmişti.

Bu sefer de Abdülhamit kilometre garantisi konusunda itirazlarda bulunmuştu. Sultan, demiryolunu kilometre garantisiz yapmaya hazır olduklarını belirten İngiliz, Fransız, Belçikalı şirketlerin varlığını vurguluyordu. Bu durumda imtiyazı kilometre garantisi ödemek koşuluyla Almanlara vermesinin kamuoyu tarafından onaylanmayacağını öne sürüyordu. Marschall'ın Abdülhamit'e yanıt olarak, Osmanlı İmparatorluğu'nun kamuoyunun taleplerinden çok, padişahın istekleri doğrultusunda yönetildiğini diplomatik bir dille ifade ettiği anlaşılmaktadır. Marschall, Bağdat Demiryolu'nu kilometre garantisiz yapmayı taahhüt edenlerin gerçek birer yalancı olduğu görüşünü savunmuştur. Osmanlı yöneticilerinden daha sonraki görüşmelerde kilometre garantisinin kaldırılması doğrultusunda bir öneri gelmemiştir.[12]

1 Manzenreiter, s. 168. Ayrıca bkz. Helfferich, Cilt III, s. 114.

2 II. Wilhelm'den Dışişleri Bakanlığı'na 19.07.1900 tarihli, 140 nolu telgraf, *GP*, Cilt XVII, Nr.5224, s. 386, 387.

3 Marschall'dan G. von Bülow'a 02.02.1902 tarihli, 26 nolu rapor, *GP*, Cilt XVII, NR. 5247, s. 421, 422.

4 Şirketin 1908 raporunda teknik olarak daha kolay ve düşük maliyetli alternatif hattın bir kez daha önerilmesine rağmen Osmanlı yönetimine kabul ettirilemediği belirtilmektedir. *Bagdadbahn Gesellchaft, Bericht des Verwaltungrates über das sechte Geschaeftsjahr, 1908*, s. 4, 5.

5 (Serasker Rıza imzalı) Komisyon-ı Askeri mazbatası suretidir, *B.O.A.*, Y. PRK. ASK, 140/56.

6 Marschall'dan Dışişleri Bakanlığı'na 08.10.1900 Tarihli, 322 nolu tegraf, *GP*, Cilt XVII, Nr. 5226, s. 391, 392.

7 II. Wilhelm'den Dışişleri Bakanlığı'na 19.07.1900 Tarihli, 140 nolu tegraf, *GP*, Cilt XVII, Nr. 5224, s. 386, 387.

8 Miquel'den, Bülow'a 29.07.1900 tarihli, 650 nolu gizli rapor, *GP*, Cilt XVII, Nr. 5224, s. 386, 387.

9 Marschall'dan Hohenlohe'ye 05.09.1900 tarihli, 125 nolu gizli rapor, *GP*, Cilt XVII, Nr. 5225, s. 338, 390.

10 Prusya Maliye Bakanı Miquel'den Dışişleri Bakanlığı'na 20.09.1900 tarihli rapor (elyazısıyla), Manzenreiter, s. 176.

11 Helfferich, Cilt III, s. 118, 119.

12 Marschall'dan Başbakan Bülow'a 02.02.1902 tarihli, 26 nolu rapor, *GP*, Cilt XVII, Nr. 5247, s. 421.

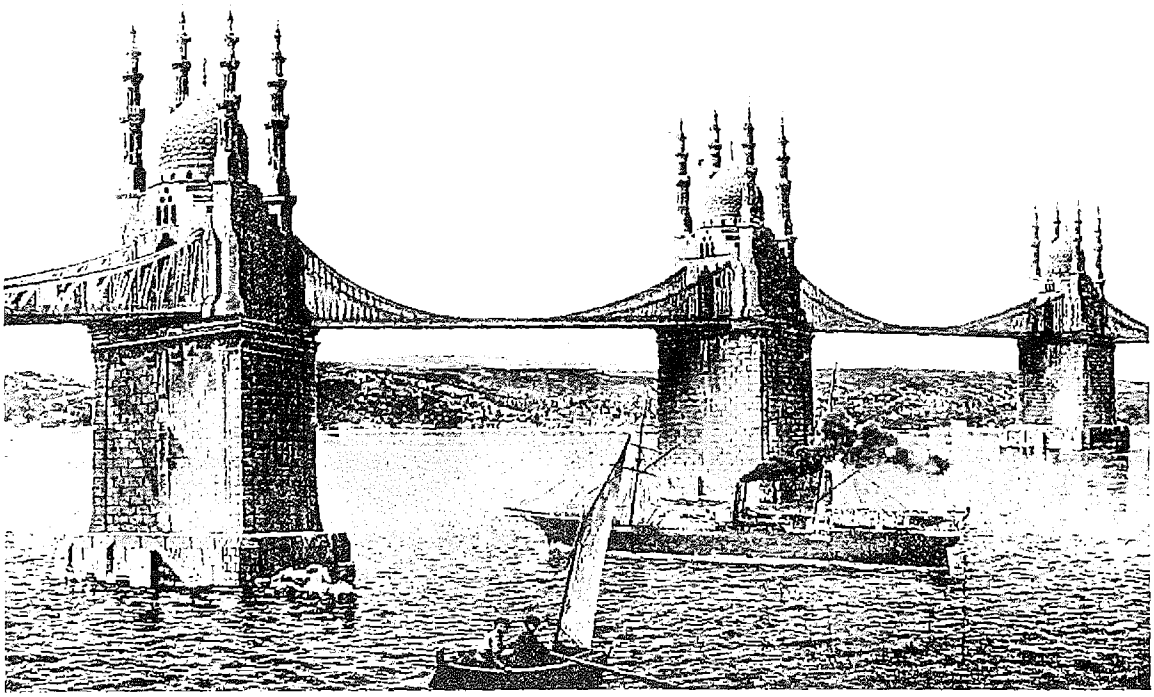
22

FİNANSMAN SORUNU: YABANCI SERMAYE ARAYIŞLARI

Görüldüğü gibi 1900 yılı içinde Merkez Bankası'nın katılımı, kilometre garantisi, demiryolunun güzergâhı konusunda önemli sayılabilecek adımlar atılmıştı. Yine 1900 yılı içinde Babıâli'ye Avrupa ile Asya kıtaları arasında işleyen trenlerin, İstanbul Boğazı'nı kesintisiz olarak geçmelerini sağlayacak bir köprü projesi sunulmuştu.[1] Alman yazar Schneider aynı yıl yayımladığı eserinde bu proje hakkındaki düşüncelerine geniş bir biçimde yer vermişti. Yazarın dile getirdiklerinden projeyi heyecan verici bulduğu anlaşılıyor. Gerçekten de Schneider Bağdat'ın yapılacak köprü sayesinde Avrupa illeriyle kesintisiz demiryolu bağlantısına kavuşacağını coşkulu bir dille ifade etmekteydi. Yazar "yirmi yıl önce Victor Sasemann adlı bir Alman mühendisin Boğaz'da yapılacak bir köprü projesi hazırlamak için" yıllarını verdiğini anlatmaktadır. Schneider artık teknolojik gelişmelerin yeni projenin uygulanmasını olanaklı kıldığını belirtmekte ve planlanan köprü hakkında bazı teknik bilgiler de vermekteydi. Proje boğazın en dar olduğu Rumeli ve Anadolu hisarları arasında gerçekleştirilecekti. Üzerinden raylar geçecek olan köprü, minarelerle süslenecek özel bir ışıklandırmayla harika bir görüntü yaratacaktı.[2]

Bu ilginç projeyi bir yana bırakırsak; 13-21 Mayıs arasında Anadolu Demiryolu Şirketi ile Osmanlı Bankası temsilcileri arasındaki görüşmelerde çeşitli konularda görüş birliğine varıldığı anlaşılmaktadır. İki grubun birlikte hazırladığı anlaşma taslağı aynı ayın son günlerinde padişaha iletilmiştir. Müzakere edilen konular arasında 1886 yılında işletmeye açılan Fransız/İngiliz ortaklığındaki Mersin-Adana Demiryolu'nun Bağdat Demiryolu Şirketi'ne devri sorunu da ele alınmıştır. Nitekim Bağdat Demiryolu'nun yapılmasıyla Mersin-Adana hattı tüm genişleme umutlarını kaybettiği gibi, seferlerini besleyen Adana'nın ötesindeki bölgelerle de bağlantısı kesilmiş olacaktı. Deutsche Bank, hisse senetlerinin çoğunluğunu satın alarak sorunu çözümlemiş, böylece Bağdat Demiryolu Akdeniz'e ulaşmış oluyordu.[3]

Alman ve Fransız grupları arasında daha sonraki aylarda devam eden görüşmelerde, Osmanlı yönetimine ve girişime katılması olası diğer ülkelere karşı uygulanacak politika belirlenmeye çalışılmıştı. Ayrıca üzerinde kesin görüş birliğine varılan konu, Osmanlı maliyesinin garanti ödemelerini karşılayacak durumda olmadığıydı. Bu nedenle, Osmanlı gümrük gelirlerinin artışı için ilgili ülkelerle ticaret anlaşmalarının yenilenmesi gerekli görülmüştür. Ancak İngiltere, Fransa ve Rusya ile yapılacak görüşmelerden kısa sürede olumlu sonuç alınması mümkün olmayacağından, demiryolunun yapı-



Boğazı demiryolu ile geçmek üzere planlanan Boğaziçi Köprüsü'nün temsili resmi.

mına bölümler halinde başlanmasına karar verilmiştir.[4]

Gerçekten de demiryolunun finanse edilmesi, çözülmesi gereken en zor sorundu. Araştırma Komisyonu demiryolunun maliyetini 550 milyon frank civarında hesaplamıştı. Osmanlı hükümetinin yılda 1.250.000 lira garanti ödemesinde bulunması olanaksızdı. Bu durumda ya Osmanlı devlet gelirleri artırılacak ya da demiryolunun finansmanına katılacak yeni ortaklar bulunacaktı. Ortaklık konusunda ilk çağrı İngilizlere yapıldı. Zira Osmanlı gümrüklerinin artırılması için her şeyden önce hâlâ Osmanlı dış ticaretinde ilk sırada bulunan İngiltere'nin onayı gerekmekteydi. İngiltere'nin durup dururken 1890 Osmanlı-Alman ticaret anlaşmasını onaylaması ya da benzeri bir sözleşme imzalaması beklenemezdi. İngiltere'yi bu tür bir anlaşmaya razı etmenin tek yolu, onu Bağdat Demiryolu girişimine ortak olmaya özendirmekten geçiyordu.

Dışişleri Bakanlığı yetkilileri de bu konuda Siemens'i destekliyorlardı. Böylece finansman sorununun çözümünde önemli bir adım atılacağı gibi, Bağdat Demiryolu'nun Almanya'nın yayılma aracı olduğu iddiası geçerliliğini kaybedecekti.[5] Son dönemlerde imzalanan bir dizi siyasi anlaşma İngiliz-Alman ilişkilerinde bir yumuşamayı beraberinde getirmişti. Siemens bu olumlu ortamdan yararlanmak amacıyla İngiltere'ye gitti. İngiltere'de hem mali hem de politik çevrelerde İngilizlerin Bağdat Demiryolu projesine katılma olanaklarını araştıracaktı. Siemens 4 Ocak 1901 tarihinde Müsteşar Sir Thomas Sanderson ve İngiltere'nin İstanbul Büyükelçisi Sir O'Conor ile bir görüşme yaptı. Aynı gün öğleden sonra ise Londra bankerlerinden Alfred ve Leopold Rotschild ile konu hakkında fikir alışverişinde bulundu. Tüm bu girişimler Sultan Abdülhamit'ten gizli olarak gerçekleştirilmekteydi. Siemens bu yoğun görüşmelerden somut bir sonuç

elde edemedi. İngilizler kesin bir ret cevabı vermemekle birlikte, bu tür bir girişime ortak olmak için en azından beklemeyi uygun görüyorlardı.[6] İngilizlerin Bağdat Demiryolu konusunda açık kapı bırakmalarının nedeni ise, Alman-İngiliz yakınlaşma çabalarının bir ittifakla sonuçlanıp sonuçlanmayacağının anlaşılması idi. Ancak sonraki gelişmeler böyle bir ittifakın gerçekleşmesini engelleyecekti.

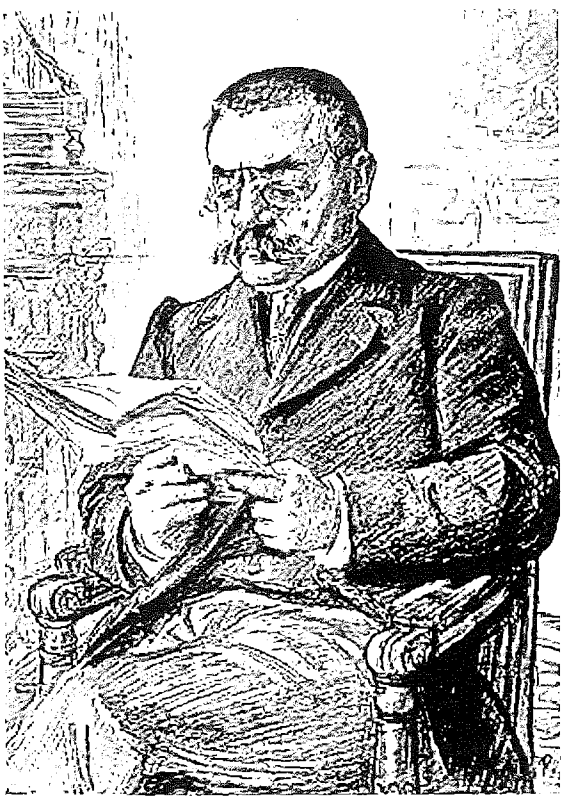
İngilizlerle yapılan görüşmelerden somut bir sonuç elde edilememesi üzerine Almanlar Rusya'ya yöneldi. Eğer Rusya'nın Bağdat Demiryolu'na muhalefeti engellenebilirse tek başına İngiliz muhalefeti ile başa çıkmanın güç olmayacağı düşünülüyordu. Bu nedenle Rusların Bağdat Demiryolu teşebbüsüne ortak edilmesi konusunda çabalara girişildi. Siemens 2 Mart 1901 tarihinde bir dostuna gönderdiği mektupta, Fransızların o güne kadar yaptıkları anlaşmaya bağlı kaldıklarını ancak bu durumun Rus baskılarının yoğunlaşmasıyla değişebileceğini ileri sürüyordu. Siemens çözümün Rusların da demiryoluna ilgi duymasını sağlamaktan geçtiğini düşünüyordu. Siemens her şeyden evvel Fransa'nın Rusların almak istedikleri borcu Bağdat Demiryolu'na muhalefetten vazgeçmeleri koşuluyla vermesinin yararlı olacağı inancındaydı.[7] Bu koşul ileri sürüldükten sonra Rusların da katılması yönünde bir teklif yapılabilirdi. Osmanlı borçlarının konsolidasyonu ve gümrükleri artırma çabalarında başarı sağlamak için İngiltere'nin yanında Rusya'nın da onayı gerekiyordu.

Siemens'in Rus baskılarının Fransa'yı olumsuz yönde etkileyeceği konusundaki şüphelerinde haklı olduğu görüldü. Başta *Novoye Vremya* olmak üzere Rus basınında Bağdat Demiryolu'na karşı yoğun bir kampanya başlatılmıştı. Rusya'nın adı geçen en etkili gazetesi yorumlarında Bağdat Demiryolu'nu Rusya'ya karşı düşmanca bir girişim olarak nitelediği gibi, bu konudaki Alman-Fransız işbirliğine de ateş püskürüyordu. Osmanlı'nın Petersburg Sefareti'nden Hariciye Nezareti'ne tercüme edilerek gönderilen bu yorumda, gazetenin yazarı Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'nda ve özellikle de Basra Körfezi'nde nüfuz bölgesi kurabilmek için Rusları İran'a yönlendirdiğini belirtiyordu. Yazara göre Rus politikacıların kesinlikle bu tuzağa düşmemeleri gerekiyordu. "İran ile meşgul olarak Almanya'ya Anadolu ile iştigal hususunda bir serbesti-i tam bırakmaları" halinde bu gelişmenin sonu, Almanların şimdilik sadece iktisadi çıkarları olduğunu iddia ettikleri bölgede siyasi çıkarlarını da açıkça ilan etmeleri olurdu. Yazar, Rus gazetelerinin zaten Basra Körfezi üzerinde durduklarını belirtiyor, "fakat Basra Körfezi için Anadolu unutulmamalıdır" diye uyarıyordu. Çünkü Anadolu, yazara göre Almanya'yı İran'a ulaştıracak "bir iskele" idi. "Eğer Almanların Anadolu'da yerleşmelerine ehemmiyet vermez"lerse onları İran'da da karşılarında görecekleri kesin bir gerçekti.[8]

Fransız Dışişleri Bakanı Delcasse müttefikleri durumundaki Rusya'nın kamuoyundaki rahatsızlıklarından etkilenerek, Bağdat Demiryolu'na Alman ve Fransızların katılım paylarının yeniden düzenlenmesi gerektiğini ileri sürdü. 1901 yılının Şubat ayında Büyükelçi Constans'a yazdığı mektupta "Mademki Almanlar Fransız sermayesine gereksinim duyuyorlar, katılım %60 ve %40 oranında değil, eşit oranlarda gerçekleştirilmelidir" tezini savunmuştu. Aksi takdirde Fransız hükümeti Paris borsasından Bağdat Demiryolu için sermaye sağlanmasına izin vermeyecekti. Delcasse, Bağdat Demiryolu girişimine İngilizlerin katılımı konusundaki çabalara da değinerek bu tür gelişmelere ilkesel olarak karşı olmadığını açıklıyor, ancak kendilerinin onayı olmaksızın İngilizlerle görüşmelerde bulunulmasına da karşı çıkıyordu.

Fransız bakana göre Almanlar konuyla ilgili her türlü sorunda mutlaka Fransız ortaklarına danışmakla yükümlüydüler. Böylece bir yandan Siemens'in dikkati çekilirken diğer yandan Ruslara da Bağdat Demiryolu girişiminin salt bir Alman teşebbüsü olmadığı sinyali verilmek isteniyordu.[9]

Siemens ise tüm bu sorunların çözümü için Fransızların aracılığıyla, Rusya'ya Bağdat Demiryolu'na katılmaları doğrultusunda teklif yapılmasını önermişti. Delcasse 20-26 Nisan tarihleri arasında Petersburg'a yaptığı gezi sırasında Siemens'in isteğini yerine getirdi.[10] Fransız Dışişleri bakanı, çar ve bakanlarına, demiryolu imtiyazı her ne kadar Alman mülkiyetindeyse de yapımın Fransızların eşit koşullardaki katılımıyla gerçekleştirileceğini, Ruslar da girişime katılmak isterlerse seve seve aracılık yapabileceğini belirtmişti.



Fransa Dışişleri Bakanı Theophile Delcasse.

Anadolu Demiryolu İnşa Şirketi Genel Müdürü Graf Vitali 22-23 Mayıs tarihlerinde Wiesbaden'de Alman ve Fransız gruplarına Delcasse'ın aracılık girişimi üzerine bilgi vermişti. Vitali'nin anlattıklarına göre; Rus yöneticiler, ticaret sözleşmesinin yenilenmesiyle artacak Osmanlı gelirlerinden Osmanlı hazinesine en ufak bir miktar kalmaması koşuluyla, Bağdat demiryolunun inşasına zorluk çıkarmayacaklarını belirtmişlerdi. İşin ilginci bu sırada Rus-Fransız görüşmelerinden haberi olmayan Tevfik Paşa, yeni ticaret sözleşmesini Rusya'ya onaylatabilmek için, Osmanlı bütçesinin yeni anlaşmalarla sağlamlaşacağı tezini savunuyordu.[11] Oysa Osmanlı maliyesinin güçlenmesi Rusya'nın hiç istemediği bir durumdu. Belirtildiği gibi Ruslar bu yönde bir gelişmenin engellenmesini, Fransızlara önkoşul olarak ileri sürmüşlerdi. Anlaşılan Bağdat Demiryolu'na Rusları ortak etme teklifi Osmanlı yöneticilerinden gizlenmişti.

Siemens, Wiesbaden'deki toplantıda Rusların tekliflerini kabul etmiştir. Siemens'in kabul ettiği öneriler arasında katılım oranlarının yeniden düzenlenmesi de bulunmaktadır. Almanların payı %60'tan %50'ye düşürülerek, aradaki %10'luk pay yeni katılacak diğer ülkelere, örneğin Rusya'ya ayrılacaktı. Dışişleri Müsteşarı Richthofen böylece Alman-Fransız ortaklığının Alman-Fransız-Rus ortaklığına dönüşeceğini belirtmektedir. Richthofen'ın bu konudaki raporuna göre, Siemens olası bir Rus katılımından sonra da demiryolu yönetiminin kendi denetimlerinde kalacağından kuşku duymamaktaydı.[12] Richthofen'ın yanı sıra Dışişleri'nden Mühlberg'in 2 Ağustos 1901 tarihli raporundan da anlaşıldığı kadarıyla, Bağdat Demiryolu teşebbüsünün çokuluslu bir nitelik taşımaya başlaması Alman yöneticilerince memnuniyetle karşılanmaktaydı. Mühlberg, demiryoluna Rusların katılımı ile birlikte

Alman-Rus anlaşmazlığının ortadan kalkabileceğini, üstelik İngilizlerle Ruslar arasındaki çelişkilerin giderek artacağını belirtmektedir.[13] Ayrıca pratikte de Rus resmi çevrelerinin Bağdat Demiryolu'na muhalefetlerini yumuşatacak gelişmeler olmuştur. 11-12 Eylül tarihlerinde Şansölye Bülow, Danzig'de Rus Çarı'na ve Dışişleri Bakanı Lamsdorff'a Almanya'nın Bağdat Demiryolu'na Rus katılımını arzuladığını bildirmiş ve bu açıklamanın çarı memnun ettiği izlenimi edinmiştir.[14]

Rusların Bağdat Demiryolu'na katılmalarının gündeme gelmesi tahmin edileceği gibi İngilizler tarafından kaygıyla karşılandı. Bilindiği gibi İngilizler daha önce Almanların bu konudaki önerilerini her seferinde geri çevirmişlerdi. Ancak bu kez siyasi rakipleri Rusların ortaklığı söz konusu olunca, girişime birdenbire yoğun ilgi göstermeye başladılar. Sir O'Conor 25 Haziran tarihinde "tüm Küçük Asya'yı boydan boya geçerek Basra Körfezi'nde sona eren bir demiryolu" teşebbüsüne katılmalarının gerekliliğinden söz ediyordu.[15] İstanbul Büyükelçisi O'Conor ise Almanya'nın İstanbul Maslahatgüzarı Wangenheim'a, Londra'da Alman ve İngiliz kapitalistleri arasında bu konuda yapılacak olan görüşmelerin olumlu sonuçlanmasından duyacağı memnuniyeti dile getiriyordu. Nicholas O'Conor bu görüşmede kendisinin her zaman Bağdat Demiryolu'na sempati ile yaklaştığını ifade etmişti. Wangenheim ise O'Conor'ın kendisine ilettiği düşüncelerini İngiltere'nin Ortadoğu'da Almanlarla yakınlaşarak, Almanları anti-Rus amaçlarında kullanma isteği olarak yorumluyordu.[16]

Bu arada Almanların, İngiliz sermayesini Bağdat Demiryolu'na ortak etme çabaları da sürmekteydi. Deutsche Bank'ın ikinci müdürü Arthur von Gwinner 1901 Haziranı'nda aynı amaçla Londra'ya gitmişti. Bu kez Londra finans çevrelerinin ilgisi sağlandığı gibi Amerikan sermayesinin de katılma umudu belirmişti. Gwinner, Londra'da Morgen firması temsilcisi Clinton E. Dawkins ve D. P. Morgen'ın oğlu ile görüştü. İngiliz mali çevreleri ilke olarak Bağdat Demiryolu girişimine ortak olmayı kabul ettiler. Görüşmeler İngilizlerin katılma oranının ne olacağı konusundaki tartışmalarla sürdürüldü. Bu konuda görüş birliğine varılmadıysa da, sorunun çözümü Osmanlı yönetimi ile kesin imtiyaz sözleşmesinin imzalanmasından sonraya bırakıldı.[17] Görüldüğü gibi, bu seferki görüşmeler İngiliz sermayesinin yanı sıra Amerikan sermayesinin de ilgisini beraberinde getirmişti.[18]

Aslında İngiliz Dışişleri yöneticileri Rusya'nın Bağdat Demiryolu'na ortak olmaları konusunda boşuna endişelenmişlerdi. Rusya ile Almanya arasındaki resmi politikadaki yumuşamaya rağmen, Rus basını Bağdat Demiryolu'na karşı başlattığı kampanyayı sürdürüyordu. Panslavist çevreler Bağdat Demiryolu'na muhalefetin başını çekiyordu. Daha Rus sermayesinin Bağdat girişimine katılımının söz konusu olduğu Ağustos 1901'de *Novoye Vremya*'da çıkan bir makalede, Bağdat Demiryolu, Almanlara Hamburg'dan Kuveyt'e kadar hükmetme olanağı sağlayacak, Slav dünyasını Latin dünyasından koparacak bir Tötonik anayol olarak nitelendirilmişti.[19]

Rus basınının bu en güçlü yayın organının yanı sıra diğer gazeteler de Bağdat Demiryolu'na ateş püskürüyordu. Örneğin *Vyestnik Finansov* gazetesine göre Bağdat Demiryolu her yönüyle Rusya'nın menfaatlerine aykırı bir girişimdi. Her şeyden önce Osmanlı İmparatorluğu'nun güçlenmesini sağlayacaktı. Anadolu buğdayı Rusya ile Avrupa pazarları için büyük bir rekabete girecekti. Üstelik gazete, demiryolunun bir hayli spekülatif bir girişim olduğu gerekçesiyle Rus sermayedarları uyarıyor, sonuçta kazançlı çıkacak olanın sadece Osmanlı padişahı olacağını ileri sürüyordu. Bunun dışında

Rus basınının en etkili teması Fransız yöneticilerinin Bağdat Demiryolu'nu destekleyerek kendileriyle yaptıkları ittifaka ihanet etmiş olduklarıydı.

Basının bu olumsuz tavrı Fransız politikacıları da endişelendirmişti. Delcasse, Rusların kaygılarını gidermek amacıyla, en akılcı yolun Bağdat girişimine birlikte ortak olarak kontrolü ellerinde tutmaları olduğunu savunmaktaydı.[20] Ancak bu tez Rus yöneticileri ikna etmeye yetmemiş, kamuoyunun da baskısıyla Rusya ileride göreceğimiz gibi Almanlarla yapacakları Potsdam Anlaşması'na kadar Bağdat demiryolunun en önemli muhalifi olmayı sürdürmüştü. O kadar ki Marschall "Bağdat Demiryolu'na karşı her türlü entrikanın ardında ne zaman bir Rus parmağı olduğunu sezsem yanılmamışımdır" diyordu. Zaten Rusya'nın İstanbul'daki büyükelçisi kendisine "Bağdat Demiryolu'nun Osmanlı İmparatorluğu'nu hem iktisadi hem de askeri açıdan güçlendireceği için Rusya'nın Doğu politikasının nihai amaçlarıyla çeliştiğini" ifade etmişti.[21]

1 Bkz. Hayri Mutluçağ, "Boğaziçi Köprüsünün Yapılması Yolunda İlk Çabalar", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, No. 4, (Ocak 1968), s. 32-38.

2 Schneider, s. 9. Pressel ise Asya-Avrupa bağlantısının Boğaz'da yapılacak bir tünel ile sağlanmasını öneriyordu. Zahm, s. 166. Aynı konuda bkz. Werner Sölch, *Expresszüge im Vorderen Orient, Ein Jahrhundert Eisenbahnen unter dem Halbmond*, Düsseldorf, 1989, s. 30. Bunların dışında sultan 1902 yılında, E. Strom, T. Lindman ve A. Hilliker adlı Amerikalı mühendislere Yenikapı ile Harem arasında bir tüp geçit projesi çizdirmişti. Bu proje hayata geçebilseydi, Avrupa ile Asya arasında kesintisiz demiryolu ulaşımı sağlanmış olacaktı, bkz. Ömer Faruk Yılmaz, *Boğaziçi'ne Tüp Geçit, Sultan İkinci Abdülhamid Han'ın Tüp Geçit (Tünel-i Bahri) Projeleri*, İstanbul, 2010, s. 9.

3 İmbert, s. 42, 43.

4 Başbakan Bülow'dan, II. Wilhelm'e 28.9.1901 tarihli rapor, *GP*, Cilt XVII, Nr. 5235, s. 405, 406.

5 Mühlberg'den Eckardstein'a 31.1.1900 tarihli gizli özel mektup, *GP*, Cilt XVII, Nr. 5213, s. 374, 375.

6 Helfferich, Cilt III, s. 119-123; Baykal, s. 134, 135.

7 Helfferich, Cilt III, s. 126.

8 "Hariciye Nezareti'ne 25 Kanunuevvel 1899 Tarihiyle Petersburg Sefaret-i Seniyesi'nden Varid Olan 489 Numaralı Tahriratın Tercümesidir", *B.O.A.*, Y. A. Hus., 403/6.

9 Baykal, s. 136, 137.

10 Dışişleri Bakanı Raportör Müşaviri Rosen'in 4.6.1901 tarihli notu (elyazısıyla), *GP*, Cilt XVII, Nr. 5230, s. 399.

11 Marschall'dan Dışişleri Bakanlığı'na, 1.7.1901 tarihli, 188 nolu telgraf, *GP*, Cilt XVII, Nr. 5231, s. 400, 401.

12 Dışişleri Bakanlığı Müsteşarı F. von Richthofen'ın 3.7.1901 tarihli raporu, *GP*, Cilt XVII, Nr. 5232, s. 401, 402.

13 Dışişleri Bakanlığı Müsteşar Vekili Mühlberg'in 2.8.1901 tarihli notu, *GP*, Cilt XVII, Nr. 5233, s. 403, 404.

14 Baykal, s. 139.

15 *Age*, s. 140.

16 Maslahatgüzar Wangenheim'dan Bülow'a 15.7.1901 tarihli, 98 nolu rapor, *GP*, Cilt XVII, Nr. 5234, s. 404, 405.

17 Başbakan Bülow'dan, İmparator II. Wilhelm'e 31.1.1902 tarihli rapor, *GP*, Cilt XVII, Nr. 5244, s. 414, 415.

18 Amerikalı müteşebbislerin Bağdat'a uzanacak bir demiryolu yapımına ilgilerinin geçmişe dayandığından imtiyaz başvuruları bölümünde bahsetmiştik. Oppenheim da bu doğrultuda, Amerika'nın en ünlü demiryolu müteahhidi C.P. Huntington'un Bağdat Demiryolu'nun gelecekte çok kârlı bir girişim olacağına inandığını ve hattı inşa etmek istediğini belirtiyor. Max Freiherr von Oppenheim, *Zur Entwicklung des Bagdadbahngebietes und insbesondere Syriens und Mesopotamiens unter Nutzanwedung amerikanischer Erfahrungen*, Berlin, 1904, s. 349, 350.

19 Baykal, s. 143, 144.

20 John B. Wolf, *The diplomatic History of the Bagdad Railroad*, The University of Minnesota, 1933, s. 37, 38.

21 Marschall'dan Dışişleri'ne, Pera, 31 Ocak 1902, Nr. 5245, *GP*, Band 17, s. 416, 417.

23

GÖRÜŞMELER HIZ KAZANIYOR

1901 yılının sonlarına gelindiğinde Abdülhamit, demiryollarının yapımına bir an evvel başlanmasını arzuladığını, bazı koşullarının kabul edilmesi halinde kesin sözleşmeyi imzalamaya hazır olduğunu, Anadolu Demiryolu Şirketi Müdürü Kurt Zander'e iletmişti. Bu koşulların başında kilometre garantisi miktarının düşürülmesi gelmekteydi. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin ödeyeceği kilometre garantileri Osmanlı maliyesinin elde edeceği yeni kaynaklarla karşılanmalı, Osmanlı borçları konsolide edilmeli ve Osmanlı gümrüklerinin artırılması için çaba sarf edilmeliydi. Bu tür yeni gelir kaynakları devreye girinceye kadar Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından gerekli desteğin sağlanması Abdülhamit'in ileri sürdüğü diğer bir koşuldu. Zander bu son koşulu, Bağdat Demiryolu imtiyaz sözleşmesinin imzalanmasıyla birlikte, sultanın Anadolu Demiryolu Şirketi'nden önemli bir avans koparma isteği olarak yorumluyordu.[1]

Taraflar arasında kesin sözleşmenin son haline getirilmesine doğru yol alınırken görüşmeler Deutsche Bank Genel Müdürü Georg von Siemens'in 23 Ekim 1901 tarihinde vefatıyla kesintiye uğradı.[2] Dr. Zander son yıllarını tümüyle Bağdat Demiryolu'nun gerçekleştirilme çabalarına adamış olan von Siemens'in cenazesinde bulunmak üzere Almanya'ya gitti. Zander'in dönüşünden sonra görüşmeler yoğun bir biçimde devam etti. Marschall günde yaklaşık sekiz saat olmak üzere, iki hafta boyunca imtiyazın hazırlanması çalışmalarının sürdürüldüğünü haber veriyordu.[3] Anlaşmaya varılmayan tek önemli konu kilometre garantisi miktarıydı. Zander 4500 frankı işletme, 12.500 frankı yatırılacak sermayenin faizi olmak üzere 17.000 frank talep ediyordu. Osmanlı yetkilileri bu oranı yüksek bulmaktaydı. Bülow, II. Wilhelm'e Dr. Zander'in 500 frank kadar bir indirim yapma eğiliminde olduğunu belirtiyordu.[4]

Aralık ortasında ramazanın başlamasıyla görüşmelerin bir kez daha hızı kesildi. Ramazanın ikinci yarısında yapılan görüşmelerde tüm sorunlar giderildi. 8 Ocak 1902 tarihinde, nazırlar Babıâli'de toplanarak, Ramazan Bayramı'ndan hemen sonra mazbataların imzalanmasına karar verdiler. Ancak Adliye Nazırı Abdurrahman Paşa Abdülhamit'e sunduğu arizasında sürecin, imtiyaz koşullarının yeterince tartışılmadan ilerlediği eleştirisini yapmıştı. Paşaya göre, bu durumda "devlet ve memleket menfaatine aykırı maddelerin artık ıslah ve yeniden düzenlenmesi mümkün" olmayacağından "mukavelenamenin bu şekilde kabulü" kararına katılmadığını belirtiyordu.[5] Nazırın uyarısına rağmen, bayramdan beş gün sonra mazbata hazırlanarak saraya gönderildi. 16 Ocak 1902 tarihinde

Kayzer II. Wilhelm Osmanlı üniformasıyla.

ise padişah iradesi hazırdı. Marschall 17 Ocak tarihinde Dışişleri Bakanlığı'na çektiği telgraflarla sultanın bir akşam önce Bağdat Demiryolu ile ilgili iradeyi imzaladığını bildiriyordu.[6]

İmparator Wilhelm bu haberi alır almaz Sultan Abdülhamit'e çektiği teşekkür telgrafında, sultanın Alman sanayi erbabına göstermiş olduğu güvenin boşa çıkmayacağı inancını vurguluyordu.[7] Ayrıca Marschall da "Hariciye Nazırı Paşa Hazretlerinin konağına giderek Bağdad Hatt-ı Kebiri imtiyazının Anadolu Demiryolu Şirketi'ne itası hakkında irade-i seniyye-i Hazret-i Padişahi buyurulmuş olmasından dolayı İmparator Hazretleri'nin teşekkürâtını ve kendisinin tebrikatını arz" eylemişti. Almanya sefiri "işbu şimendüfer maddesinin iki devletin menfaatine hizmet edeceğini ve Almanya hükümetinin dostluğunun bu sebeple" daha da artacağını dile getirmişti.[8]

Gerek mazbatanın hazırlanması, gerekse iradenin yayımlanması Osmanlı Devlet mekanizması için olağanüstü bir hızla gerçekleşmişti. Padişah Abdülhamit ve Sadrazam Sait Paşa'nın çabaları bu konuda önemli rol oynadı. Hemen belirtelim ki, artık Abdülhamit için önemli bir motivasyon kaynağı daha bulunmaktaydı. Padişah büyük bir coşkuyla Hicaz Demiryolu'nun yapım çalışmalarını başlatmıştı. Bağdat Demiryolu ve Hicaz Demiryolu'nun birleştirilmesi ile imparatorluğun başkenti, kutsal kentler Mekke ve Medine'ye bağlanacaktı. Padişahın döşetmeye başladığı yeni hatlar Şam ile Mekke arasındaydı ve halifenin İslam'a dayalı merkeziyetçi politikasının önemli bir unsuru olacaktı.

1 Wangenheim'dan Bülow'a 18.1.1901 tarihli rapor, *Pol. Archiv*, Tarabya, Türkei 152.

2 Helfferich, Cilt III, s. 132.

3 Marschall'dan Başbakan G. von Bülow'a 2.2.1902 tarihli 26 nolu rapor, *GP*, Cilt XVII, Nr. 5247, s. 424.

4 Başbakan Bülow'dan II. Wilhelm'e 2.1.1902 tarihli rapor, *GP*, Cilt XVII, Nr. 5239, s. 410.

5 Abdurrahman Paşa'nın arizası, *B.O.A.*, Y. EE, 10/7.

6 Marschall'dan Dışişleri'ne 17.1.1902 tarihli 15 ve 17 nolu telgraflar, *GP*, Cilt XVII, Nr. 5240 ve 5291, s. 411, 412.

7 "Canib-i Seniyül Cevanib-i Hazreti Padişahi'ye Almanya İmparatoru Hazretlerinden Varid Olan Telgrafnamenin Tercümesidir", *B.O.A.*, Y. EE., 62/15.

8 *B.O.A.*, İ. Hus, vesika no: 27.

24

SURİYE DEMİRYOLLARI VE HİCAZ DEMİRYOLU'NUN ÖNEMİ

Hicaz Demiryolu benim eski rüyamdır.
Sultan Abdülhamit

(Sultan Abdülhamit) bir hamleyle bütün İslam âleminin en popüler adamı, günün kahramanı oldu.
Die Katholischen Missionen

Öncelikle Abdülhamit'in Hicaz Demiryolu projesini hayata geçirmek istediği dönemde Suriye'de inşa edilmiş olan hatların mevcut durumuna ve sürmekte olan demiryolları imtiyaz mücadelesine bir göz atmakta yarar var. 19. yüzyılın sonlarında Suriye'de demiryolu yapımı için girişilen kıyasıya rekabet, bölgenin ekonomik ve stratejik açıdan değerinin arttığını göstermekteydi. Almanların Bağdat Demiryolu ile Anadolu üzerinden Basra Körfezi'ne doğru sarkmaları, İngiliz ve Fransızlar için Suriye'nin önemini artırmaktaydı. Fransızlar Marunilerin İngilizler ise Dürzilerin üzerindeki koruyuculuk misyonları üzerinden bölgede demiryolu imtiyazları elde edebilmek amacıyla yararlanmaya çalışıyorlardı.

Fransa bölgeyi tarihsel anlamda kendi nüfuz alanı olarak görüyordu. Gerçekten de Fransa ile Maruniler arasındaki ilişkiler, Haçlı seferleriyle başlamıştı. O zamandan beri, Fransa bölgeye misyonerler göndererek, okullar açarak yerleşmiş, bu arada Fransız tacirleri de Halep, Trablusşam, Beyrut gibi belli başlı kentlerde ticaret odaları kurarak, Avrupa'nın Suriye bölgesiyle ticaretine aracılık etmişlerdi. 1860 Suriye Bunalımı'ndan, Marunileri koruma bahanesiyle güçlenerek çıkan ve Beyrut'a iyice yerleşen Fransızlar,[1] Suriye içlerine doğru ulaşım yollarının yapım ve işletme imtiyazlarını ele geçirmeye başlamışlardı. Örneğin 1863 yılında bir Fransız şirketi, Beyrut-Şam karayolunu inşa etmiş, Beyrut'un yeni limanının hizmete girmesinin de etkisiyle önemli kazançlar elde etmişti.[2]

1880'lerin ortalarına gelindiğinde, Beyrut ve Suriye'nin tarımsal açıdan verimli iç bölgelerini bir demiryolu ile birleştirmek üzere çeşitli projeler üretilmeye başlanmıştı. Böylece iç bölgelerden Beyrut limanına meta akışı sağlanabilecekti. Bu amaçla Beyrut-Şam arasında imtiyaz sahibi olan bir Fransız şirketi, Şam-Müzeyrib hattının yapım ve işletme imtiyazını elinde tutan diğer bir Fransız şirketi ile birleşerek 1900 yılında "Société Ottomane du Chemin de fer de Damas-Hamah et prolongements", kısaca DHP adını almıştı.[3] Osmanlı yönetimi bu imtiyazı verirken, gerektiğinde Bağdat Demiryolu ile

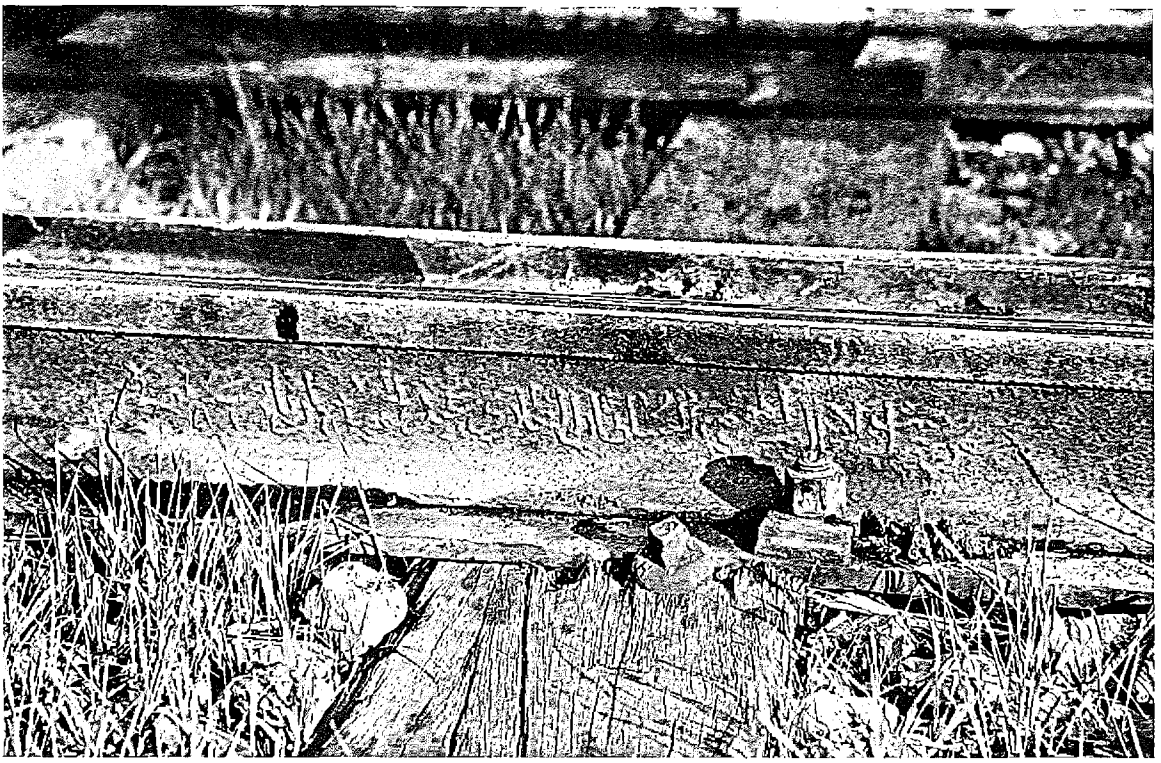
Beyrut-Şam-Müzeyrib hattı arasında bağlantı kurma hakkını saklı tutmuştu.[4] 1894 yılında Şam-Müzeyrib hattı işletmeye açılmış, 2,5 gün olan yolculuk süresi üç saate inmişti. Ertesi yıl Beyrut-Şam bölümü tamamlanarak, demiryolunun Beyrut Limanı ile bağlantısı sağlanmıştı. Böylelikle yüzyıllardır Suriye ticaretine hâkim olan Fransızlar, bölgenin tarımsal açıdan son derece verimli olan hinterlandı ile Akdeniz arasındaki ulaşım tekelini de ele geçirmiş oldular. Bu yeni konumlarının devamı konusunda kaygılandıkları tek nokta, İngilizlerin ellerindeki Hayfa-Şam Demiryolu imtiyazı idi.[5]

Gerçekten de İngilizler 1890 yılında elde ettikleri Hayfa-Şam imtiyazını hayata geçirebilselerdi, Fransızlar bu hatla rekabet etmekte bir hayli zorlanacaklardı. Zira Hayfa, kıyıdan Şam'a uzanacak bir demiryolu için en uygun başlangıç noktası olduğu gibi, güzergâh da Suriye'nin en verimli ve demiryolu için en elverişli topraklarından geçmekteydi. Ancak imtiyaz sahibi Philling, demiryolunu sözleşmede belirlenen süre içinde inşa edemediğinden, Fransızların korktukları başlarına gelmemişti. İngiliz Büyükelçiliği'nin yoğun çabaları, Philling'in imtiyazının hukuken geçerliliğini kaybetmesine engel olamamıştı.[6] İngilizlerin imtiyazının ortadan kalkmasına asıl neden, sözleşme koşullarını yerine getirememeleri değildi. Osmanlı İmparatorluğu'nda bu duruma düşüp de imtiyazını defalarca yenileyebilmiş çok sayıda girişimcinin varlığı bilinmekteydi. İngilizlere karşı duyulan genel güvensizlik ile bölgede tartışmasız hale gelen Fransız nüfuzunun bu konuda etkili olduğu ileri sürülebilir. Ancak bunlardan daha önemlisi, Abdülhamit'in Hicaz Demiryolu'nun yapımına karar vermiş olmasıydı. Padişah, Hicaz hattından Akdeniz'e çıkışı kendi elinde bulundurmak istiyordu.

Philling'in başarısızlıkla sonuçlanan girişimlerinden sonra İngilizler tarafından bir başka demiryolu projesi daha gündeme getirilmişti. 1896 yılında Black ve Fraser adlı iki İngiliz'in önerdiği projenin, o günün koşullarında ayaklarının yere basmadığı ileri sürülebilir. Black ve Fraser'ın önerileri Mısır'da İsmailiye'den başlayıp Akabe üzerinden Basra Körfezi'ne ulaşması planlanan dev bir demiryolu projesiyle ilgiliydi.[7] Abdülhamit'in İngilizlere bu gibi imtiyazlar vermesi beklenemezse de, Mısır ile Basra Körfezi'nin demiryolu ile birbirlerine bağlanması İngiltere'nin gündemindeki yerini her zaman korumuştur. Bir Alman araştırmacı ticari nedenlerle açıklanamayacak olan bu gibi girişimlerin askeri/stratejik boyutunu çok net bir biçimde ortaya koymuştu:

> İngiltere'nin özlemi denetimi altındaki Afrika ve Hindistan bölgelerini birbirine bağlayarak, bir bütün haline dönüştürebilmekti. İngiltere Kuveyt'te yere sağlam bastıktan, Güney İran'ı olgun bir meyve haline getirdikten, Mezopotamya'daki nüfuzunu güçlendirdikten, Mısır'ı işgal ettikten sonra; Arabistan'ın, Kuzey Afrika ve Güney Asya sömürge bölgelerini bir duvar gibi ayırmasından hiç hoşnut değildi. Hem de Arabistan bölgesinde Osmanlı İmparatorluğu'nun nüfuzu giderek gerilerken. O kadar ki, Arabistan'ın iç bölgelerinde yaşayan kabilelerin bir kısmı Boğaziçi'ndeki bir sultana bağlı olduklarını bile bilmiyor; diğer bir bölümü de Osmanlılara düşmanlık besliyordu. Kısaca İngilizler, Arabistan'daki son derece zayıflamış olan Osmanlı hâkimiyetine son vermeyi amaçlamaya başlamışlardı. Örneğin bitmek bilmeyen Yemen isyanlarını İngiltere'nin teşviki olmaksızın açıklamak olanaksızdı.[8]

Abdülhamit'in Hicaz Demiryolu'nun yapımına başlamasıyla, bölgede demiryolları rekabeti daha karmaşık bir sürece girmişti.



Hicaz Demiryolu rayları üzerinde bulunan Osmanlı Türkçesi damga: Müminlerin Emiri Gazi Sultan II. Abdülhamit Han efendimizin büyük yardımlarıyla yapılan hayrattır.

Belki de Osmanlı yönetimi ilk kez Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demiryolu imtiyaz mücadelesi için rekabet eden güçler arasına girmişti. Bu ifade ilk bakışta oldukça tuhaf görünse de, gerçeği oldukça iyi ifade etmektedir. Şam'dan Mekke'ye uzanacak Hicaz hattı, ister istemez bölgedeki Fransız demiryolu kumpanyaları ve İngilizlerin Hayfa imtiyazına sahip olan demiryolu şirketi ile bazı sorunları beraberinde getirecekti. 1 Mayıs 1900 tarihli irade-i seniye ile yürürlüğe giren Hicaz Demiryolu projesinin en iddialı noktası, hattın tamamının Osmanlı Devleti'nce yapılıp işletilecek olmasıydı. Yabancı sermayeye yer verilmeyecek, Müslüman mühendislerce inşa edilecek, "mukaddes hat" tümüyle Müslümanların eseri olacaktı.[9] Sultanın açıklaması başlangıçta tüm Avrupalı güçlerce müstehzi bir ifadeyle karşılanmıştı. Marschall von Bieberstein da Dışişleri Bakanlığı'na gönderdiği raporda "Hiçbir aklı başında insan bu dinsel amaçlı 1200 kilometrelik demiryolunun yapılabileceğine inanmaz" diyordu. Marschall her şeyden önce Osmanlılarda böyle bir demiryolu projesini gerçekleştirecek paranın ve teknik olanakların bulunmadığını iddia ediyordu.[10]

Abdülhamit, projesinin ilanıyla birlikte tüm müminleri, Hicaz hattına bağışta bulunarak Müslümanlar arası dayanışma örneği göstermeye davet etmişti. Söz konusu olan bir Osmanlı demiryolu değil, İslam demiryolu idi. Padişah demiryoluna 50.000 lira bağışta bulunarak açılışı yaptı. Gerçekten de tüm dünya Müslümanları, yaptıkları bağışlarla demiryolunun finansmanına katkı sağladılar.[11] Sırf Hindistan Müslümanlarının yaptığı bağış 40.000 liraya yakındı. Hindistan'da bu iş için "Central Comittee of the Hedjaz Railway Fund" oluşturulmuştu.

Hindistan ve Mısır Müslümanları yaptıkları yardımlarla bir anlamda İngiliz yönetimine duydukları hoşnutsuzluğu ifade etmiş oldular.[12] Hindistan dışında Fas, Rusya, Çin, Hollanda, Singapur gibi dünyanın dört bir yanından demiryolunun finansmanına katkıda bulunuldu. Toplanan bağış 1908 yılına kadar 74 milyon 250 bin franka ulaşmıştı. Ayrıca finansman sorununun çözümü için tüm Osmanlı memur maaşlarının bir bölümüne el konuldu. Bazı malların alım satımına yeni vergiler kondu. Beyrut Limanı'nın gümrük gelirleri Hicaz Demiryolu'na aktarıldı. Kurban Bayramı'nda kesilen koyunların derilerinin satışından yararlanıldı.[13] Görüldüğü gibi Avrupalılar Osmanlıların Hicaz hattını finanse edemeyecekleri konusundaki tahminlerinde yanılmışlardı. Nitekim Avusturya Büyükelçisi Pallavicini de, diğerleri gibi, Avrupa'nın başlangıçtaki olumsuz bakışını vurguladıktan sonra, "... ancak zaman ilerledikçe finansal ve teknik güçlüklerin birer birer nasıl aşıldığını hepimiz büyük bir şaşkınlıkla izledik" şeklinde görüşlerini belirtiyordu.[14]

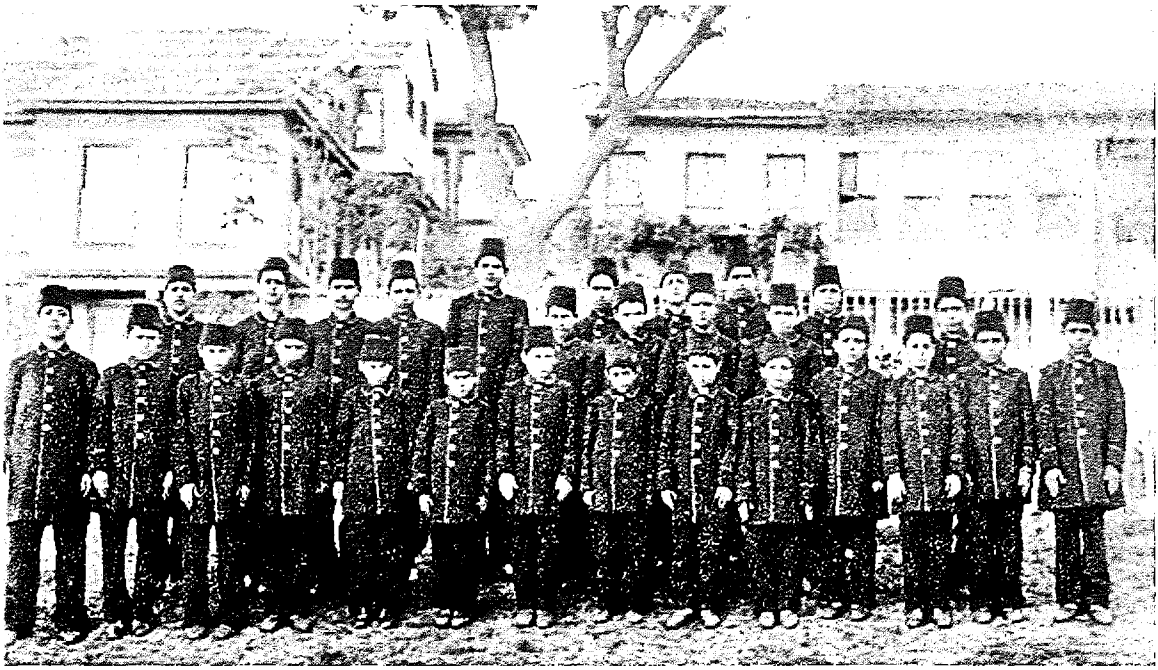
İçinde bulunulan son derece olumsuz mali koşullarda, Abdülhamit'i böylesine iddialı bir projeye yönlendiren etkenler arasında, ekonomik faktör en arka sırada yer almaktaydı. Cidde'de konsolosluk görevini sürdüren Dr. Toncic, Hicaz'ı haydutluk, kolera ve sefaletin kol gezdiği dünyanın en fakir ülkesi olarak nitelendiriyordu.[15] Demiryolunun yapımı dini, askeri ve yönetsel nedenlere dayanmaktaydı. Balkanlar'da kaybedilen topraklarla birlikte, imparatorluğun nüfusunun bileşiminde, Müslümanların lehine önemli bir değişiklik meydana gelmişti. Artık Osmanlı Devleti daha çok Asyalı ve daha Müslüman bir görüntü sergiliyordu. Abdülhamit bu kimliğe uygun olarak, imparatorluğunun elinde kalan topraklarını mutlakiyetçi/İslamcı bir politikayla elinde tutabileceğine inanıyordu. Bu yeni politikada İslam dininin, Tanzimat dönemine göre farklı bir işlevi olacaktı. Böyle bir politikanın gereği olarak din adamları onurlandırılıyor, yeni camiler hizmete açılıyor, eğitimde İslam'a daha fazla yer veriliyor,[16] Müslüman ülkelerle ilişkiler sıcak tutuluyordu. Mısır, Hindistan, Çin ve

Von der Goltz Paşa anısına Almanya'da basılmış bir madalyon.

diğer İslam ülkelerine din adamları yollanarak halifelik teması çerçevesinde propaganda yapılıyor, İslamcı gazetelere parasal destek sağlanıyor, tarikatlarla ilişkiler sıkılaştırılıyor, Yıldız Sarayı bir tür İslam Vatikanı'na dönüştürülmek isteniyordu.

Abdülhamit'in dünya Müslümanlarıyla yürüttüğü din bağına dayalı ilişkilerini, Avrupalılar Panislamizm olarak yorumluyorlar ve bu politikadan oldukça ürküyorlardı. Oysa Abdülhamit gibi gücünün sınırlarını bilen ve bu nedenle politikasını elinde olanı korumakla sınırlandıran bir hükümdardan, tüm dünya Müslümanlarını kendi önderliğinde siyasi bir birlik altında toplama çabalarına girişmesi beklenemezdi. O halde halifenin amacı neydi? Bu soruya en iyi yanıtı Abdülhamit'i iyi analiz etmişe benzeyen Goltz Paşa vermişti. Von der Goltz, Abdülhamit'in, "Sınırlarına dayanan Hıristiyan/Avrupa nüfuzunun kaybettirdiği prestiji, İslam dünyasında artıracağı saygınlıkla telafi etmek" istediğini ve amacının "içeriyi

Aşiret Mektebi talebeleri yerel kıyafetleriyle.



Aşiret Mektebi talebeleri okul kıyafetleriyle.

fethetmek" olduğunu yazmıştı.[17] Gerçekten de padişah, halifelik teması çerçevesinde saygınlığını artırarak imparatorluğun Müslüman unsurlarını bir arada tutmaya çalışıyordu. Bir başka ifadeyle, amaç ulusçuluk virüsünün Türk olmayan Müslüman halklara da bulaşmasını engellemekti.[18] Bu durumda kıtalaraşırı değil, ancak içeride kullanılacak türden bir Panislamizmden söz edilebilir.

İngiltere 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'ndan sonra, imparatorluğun toprak bütünlüğünü koruma politikasında geri adım atarak, Hindistan yolundaki stratejik noktaları kendi denetimi altına almaya yönelmişti. İngilizlerin yeni dış politikalarında Arap kartını oynayacakları apaçık belli olmuştu. Arap gazetelerinde Arap hilafeti propagandası yapılmaya, kentlerde, Arap halkını Osmanlı vesayetini silkip atmaya çağıran bildiriler dağıtılmaya başlanmıştı. *Standard* adlı İngiliz gazetesi, 56 milyon Müslüman tebaası olan İngiltere'nin, Müslümanların kutsal kentlerine de sahip olması gerektiğini açıkça yazmıştı.[19]

Oysa, halifelik merkezli İslamcı bir politika yürütmeye çalışan Abdülhamit için Medine ve Mekke'nin elde tutulabilmesinin önemi açıktır. Arap milliyetçi/ayrımcı hareketinin gelişmesini engellemek isteyen padişah, karşı önlem olarak devlet olanaklarından daha büyük payı Arabistan'a aktarırken, devlet yaşamında da Araplara daha fazla yer vermeye başlamıştı. Abdülhamit, bu politikasını köklü Arap ailelerinin liderleri ve Bedevi şeyhleriyle kurmaya çalıştığı iyi ilişkilerle güçlendirmeye çalışıyordu. Ayrıca Abdülhamit, aşiret reisleriyle ilişkileri sıcaklaştırmak amacıyla, 1892 yılında İstanbul'da Aşiret Mektebi adıyla bir okul açmıştı. Mektebin kuruluş amacı, önde gelen şeyh ve aşiret reislerinin oğullarının eğitimlerini kendi amaçları doğrultusunda şekillendirmekti.[20]

Hicaz Demiryolu'nun işlevi de bu genel çerçeve bağlamında değerlendirilmelidir. Bir başka ifadeyle "kutsal hat" padişahın son derece kaygan bir zeminde uygulamaya çalıştığı Arabistan politikasının bir unsurudur. Sultan, anılarında Hicaz Demiryolu ile ilgili olarak amacını, "Müslümanlar arasındaki bağı öylesine güçlendirmektir ki, İngiliz hainliği ve hilekârlığı bu sağlam kayaya çarparak parçalansın" şeklinde açıklamaktadır.[21] Bu amaç için Hicaz Demiryolu projesi gerçekten iyi bir araçtı. Sultan/halife, Hicaz Demiryolu'nu inşa etmekle yalnız Osmanlı Müslümanlarının değil, dünya Müslümanlarının gözünde dini önderlik konumunu güçlendirebilirdi. Her yıl sırf Hindistan ve İran'dan yüz bin hacının kutsal kentleri ziyaret ettiği ve bunların beşte birinin binbir güçlük ve tehlikelerle dolu hac yolculuğunda yaşamını kaybettiği[22] göz önüne alınırsa, yukarıdaki düşüncenin haklılık payı ortaya çıkar. Nitekim Hicaz Demiryolu projesi, İslam dünyasında büyük coşkuyla karşılanmış; Osmanlı, Hindistan, Mısır ve diğer Müslüman ülkelerin basınında en ağırlıklı konu olarak yer almış, müminler bu projesinde halifeye yardıma çağrılmıştı. Abdülhamit, İslam dünyasından belki beklediğinin bile üzerinde destek elde etmiş, saygınlığını alabildiğine artırmıştı. Durumu *Die katholischen Missionen* adlı derginin yazarı, "... bir hamlede bütün İslam âleminin en popüler adamı, günün kahramanı oldu" cümlesiyle özetliyordu.[23]

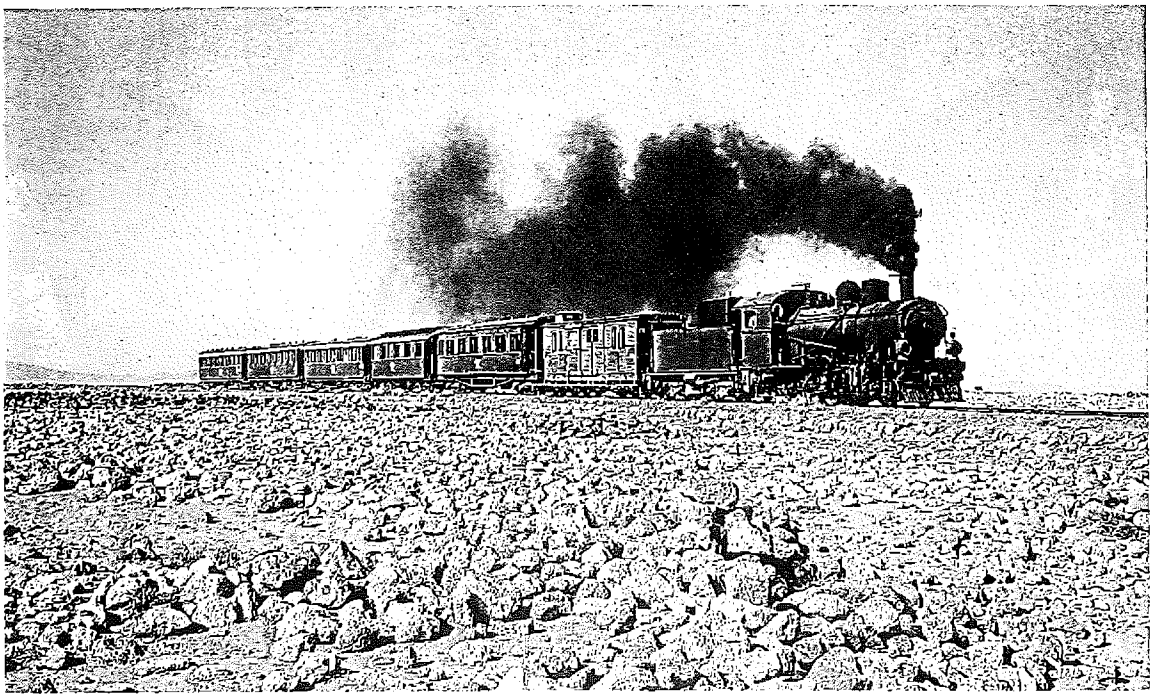
İslam âleminde, kısa sürede kazanılan bu saygınlığın sürmesi, her şeyden önce kutsal kentlerin elde tutulabilmesine, bu da gerektiğinde bölgeye hızla asker sevk edilebilmesine bağlıydı. Oysa, Süveyş Kanalı'nın İngiltere'nin denetimine geçmiş olması, Osmanlıların bu konuda tamamıyla İngiltere'ye bağımlı hale gelmelerini de beraberinde getirmişti. İngiltere'nin bir savaş durumunda Kanal'ı kapaması, Osmanlı Devleti'nin bölgeyle ilişkisinin kesilme-

Hicaz Demiryolu yazılı pirinç levha (1908).

si anlamına geliyordu. Hicaz Demiryolu yapılabilirse, Osmanlı Devleti askerlerini Süveyş Kanalı'na gerek duymaksızın Suriye ve Hicaz'a süratle gönderebilirdi. Bu olanak ele geçirilebilirse, bölgede Osmanlı otoritesi artırılabilir, Bedevi aşiretleri denetim altına alınarak hac kervanlarını yağmalamaları engellenebilirdi. Ayrıca Mekke emirlerinin başına buyruk davranışlarına son verilir, böylelikle Arabistan'da askeri ve idari reformlar yapabilmenin koşulları sağlanmış olurdu.[24] Bu nedenlerle Abdülhamit, daha Bağdat Demiryolu görüşmelerinde bir sonuca ulaşılamadan, Hicaz Demiryolu projesini gündeme getirmişti. Aslında Abdülhamit için Hicaz ve Bağdat demiryolları tek bir projenin parçalarıydı.

İngilizlerin Bağdat gibi Hicaz Demiryolu'na da muhalefet edecekleri açıktı. Osmanlıların 1906 yılında Akabe şube hattını gündeme getirmeleriyle, Hicaz Demiryolu'na olan İngiliz muhalefeti iyice sertleşti. Zira, Kızıldeniz kıyısındaki Akabe'ye ulaşılırsa, İngilizlerin Mısır'daki varlığı da tehdit altına girmiş olacaktı. Bu nedenle, İngilizler işi Osmanlı yönetimine ültimatom verme noktasına kadar getirdiler. Bunun üzerine daha fazla direnemeyeceğini anlayan Abdülhamit kendisi için büyük önem taşıyan Akabe hattından vazgeçmek zorunda kaldı.[25]

Hicaz Demiryolu'na başlanması, Osmanlı yönetimini Fransızlarla da karşı karşıya getirmişti. Osmanlı yöneticileri Fransız şirketinin işletmekte olduğu Şam-Müzeyrib hattını satın alarak, inşaata Şam yerine bu noktadan devam etmek isteyince, Fransızlar her türlü uzlaşma girişimini yokuşa sürmeye başladılar. Osmanlı yönetimi şirketin önerdiği miktara çok yakın bir bedel ödemeye razı olmuşken, Fransız Dışişleri Bakanı Delcasse imtiyazın geri verilmesini Fransa'nın Suriye'deki çıkarları ve prestiji açısından sakıncalı bulduğunu açıklamıştı.[26] Görüldüğü gibi Dışişleri Bakanı için şirketin kârlılığından çok Fransa'nın bölgedeki nüfuzu önemliydi. Yıllar süren görüşmeler sonunda Osmanlılar hattı satın alamadıkları gibi, şirkete çok yüklü bir tazminat ödemek zorunda kaldı-

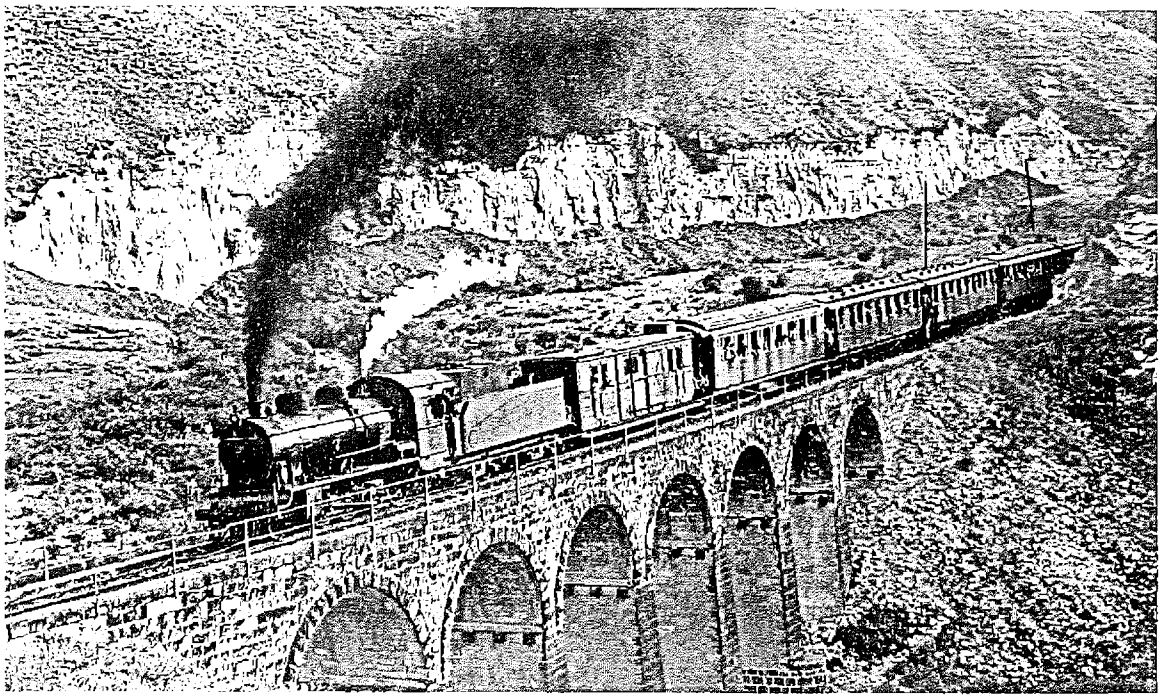


Şam'dan Dera'ya giden buharlı tren.

lar.[27] Zira Osmanlı maliyesinin içinde bulunduğu koşullar, Fransa'dan alınacak yeni borçları zorunlu kılıyordu. Ayrıca Abdülhamit bir bütün olarak düşündüğü Bağdat ve Hicaz demiryollarını yapabilmek için çeşitli ödünler vermeye hazırdı. Bu yüzden Fransızlarla uzlaşarak, onların Bağdat Demiryolu'na olan muhalefetlerini de kırmak istiyordu.

Ancak Fransız şirketinin istediği tazminatın ödenmesiyle, Fransızlarla yaşanacak sorunlar sona ermemişti. Bu kez Osmanlıların Hicaz Demiryolu'nun Şam'dan Müzeyrib'e kadar olan bölümünü Fransız hattına paralel inşa etmek zorunda kalmaları, her iki şirketin kıyasıya bir rekabet sürecine girmelerini beraberinde getirmişti. Bu rekabet sürecinde, Hicaz Demiryolu İdaresi bir devlet kuruluşu olduğu için ekonomik rasyonaliteleri geri plana atarak fiyat kırma yoluyla avantajlı duruma geçebiliyordu. Ancak Fransız diplomasisi devreye girerek, taşıma ücretlerinin belirli bir seviyenin altına çekilemeyeceği konusunda Osmanlı yöneticilerinden güvence aldı.[28] Osmanlı yöneticilerinin bir kez daha boyun eğmelerinin nedeni, 1913 yılında imzalamak zorunda kaldıkları yeni bir borç sözleşmesiydi. Osmanlılar aynı sözleşme nedeniyle, 17 kilometresini inşa etmiş bulundukları Afule-Kudüs hattından da vazgeçmek zorunda kalmışlardı.[29] Fransızlar kendi işlettikleri Yafa-Kudüs Demiryolu'na rakip olacağı için Osmanlılardan Afule-Kudüs hattının yapımına son vermelerini istemişlerdi. Görüldüğü gibi Fransızlar Suriye'de işlettikleri demiryollarına rakip istemiyorlar, ekonomik ve siyasi nüfuzlarını kullanarak bu tür girişimleri engellemesini biliyorlardı.

Suriye'deki demiryolu rekabeti sürecinde Almanlardan söz edilmemiş olması, onların bölgeyle ilgilenmedikleri anlamına gelmemektedir. Tam tersine Almanlar o zamana kadar geri planda kaldıkları bölgede nüfuz alanları yaratmak için, Osmanlıların dost



Hayfa-Dera hattında tren yolculuğu.

ve müttefiki olmalarının avantajlarından olabildiğince yararlanmaya çalışıyorlardı.[30] Örneğin Osmanlıların Hayfa şube hattını inşa etmeleriyle, kentin sosyal ve ekonomik açıdan hızla gelişmesi en çok Almanlara yaramıştı. Almanya'nın Hayfa konsolosu, "Hicaz Demiryolu ile İlgili Alman Çıkarları" başlıklı raporunda bu durumu ayrıntılarıyla analiz etmişti. Hardegg'e göre, Hicaz Demiryolu'nun getirdiği değişimler, Hayfa'da en çok 600 kişilik Alman kolonisinin yararına olmuştu. Genellikle Almanların elinde olan ekonomik yaşam canlanmış, Alman kolonizatörlerin elindeki toprak fiyatları da ikiye katlanmıştı. Ayrıca demiryolu inşaatında üst düzey görev alan Almanlar sayesinde Alman adı saygınlık kazanmış ve Alman sanayii çok büyük siparişler elde etmişti. Bu sayede Alman endüstrisi Hicaz hattı için, o güne kadar 20 milyon frank tutarında demiryolu malzemesi ihraç etmişti.[31] Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki nüfuzunun hızla yükseldiği bu dönemde, Alman yöneticilerin Hicaz Demiryolu'na olan ilgileri anlaşılır bir olgudur. Almanlar Hicaz Demiryolu'nu askeri açıdan da memnuniyetle karşılamışlardı. Zira planlandığı gibi Halep noktasında Hicaz Demiryolu Bağdat Demiryolu'na bağlanabilirse, olası bir savaşta İngilizleri hem Kızıldeniz kıyılarında hem de Basra Körfezi'nde vurmak mümkün olacaktı. Bu durum İngilizlerin en önemli nüfuz alanları Hindistan ve Mısır'ın tehdit altında olması anlamına geliyordu. Alman ideologlar Paul Rohrbach ile Max Oppenheim'ın bu durumu açıkça savunmaları ve İngilizlerin de bu yazılanlara tepkisi ilerde gündeme gelecek.

Görüldüğü gibi Abdülhamit'in Hicaz Demiryolu'na verdiği önem Bağdat Demiryolu'na verdiğinden az değildi. Daha doğru bir ifadeyle padişah için her iki demiryolu her ne pahasına olursa olsun bir an önce bitirilmesi gereken bir bütünün iki par-

çasıydı. Sultan, Anadolu Demiryolu Şirketi Genel Müdürü Zander'e, demiryolu kanalıyla İstanbul'dan kutsal kent Mekke'ye ulaşma isteğini kalbinde hissettiğini söylemişti. Bu nedenle Zander'den en kısa zamanda Bağdat demiryolundan Hicaz demiryoluna bir bağlantı hattı yapılmasını talep etmişti.[32] Daha sonra Hicaz demiryolu üzerine kapsamlı bir araştırma yayımlayan Osmanlı İmparatorluğu'nda görevli Alman komutan Auler Paşa da, yalnızca Bağdat demiryolunun Bulgurlu-Halep bölümünün yapımıyla her iki demiryolunun birleşeceğini ve askeri değerlerinin artacağını vurgulamıştı. Auler Paşa'nın yaptığı hesaplara göre İstanbul'dan Mekke'ye demiryolu ile ulaşım 120 saate düşüyordu. Askeri birlikler ise aynı mesafeyi 6 gün içinde alabileceklerdi.[33]

1 Bölgenin karmaşık etnik yapısı nedeniyle özellikle Fransızların destekledikleri Maruniler ile İngilizlerin destekledikleri Dürziler arasında çatışmalar olmaktaydı. 1860 Suriye Bunalımı, Dürzilerin çok sayıda Maruni'yi katletmiş ve bu arada bazı yabancı diplomatların da yaşamını kaybetmiş olması nedeniyle olayın uluslararası bir nitelik kazanmasından kaynaklanmıştı. Haluk Ülman, *1860-1861 Suriye Buhranı, Osmanlı Diplomasisinden Bir Örnek Olay*, Ankara, 1966, s. 8, 9, 49 vd.

2 Ulrich Fiedler, *Der Bedeutungswandel der Hedschasbahn*, Berlin, 1984, s. 14. Fransa'nın Suriye'deki ticari verileri için bkz. Emile Auble, *Bagdad, Son Chemin De Fer Son Importance, Son Avenir*, Paris, 1917, s. 81-95.

3 Martin Hartmann, "Das Bahnnetz Mittelsyriens", *Zeitschrift des Deutschen Palaestina Vereins*, Cilt 17, (1894), s. 62.

4 *Wiener Polittische Correspondenz*, 25 Mayıs 1900.

5 Murat Özyüksel, "Bir Nüfuz Mücadelesi Aracı Olarak Suriye Demiryolları", *Toplum ve Ekonomi*, No. 10, (Temmuz 1997), s. 3-5.

6 Marschall'dan Bülow'a 28.11.1902 tarihli rapor, Pera, *Pol. Archiv*, Türkei, 152. Ayrıca bkz. Sadrazam Rifat Paşa'nın maruzatı, *B.O.A.*, Y. A. Hus., nr. 410/27-1.

7 Hans Jürgen Philipp, "Der bedunische Widerstand gegen die Hedschusbahn", *Die Welt des Islams*, Cilt XXV, (1985), s. 34. Ayrıca bkz. Bağdat Konsolosu Richarz'dan Başbakan Hohenlohe Schillingsfürst'e 17.8.1897 tarihli rapor, Bağdat, *Pol. Archiv*, Türkei 165.

8 Richard Hennig (Friedenau), "Das Projekt der transarabischen Bahn", *Deutsche Levante Zeitung*, 15.10.1912, nr. 17, s. 4-6. Konunun önemi bağlamında ayrıca bkz. Morton Brown Stratton, *British Comminications in the Middle East, 1885-1939*, Philadelphia, 1943, s. 1.

9 Marschall'dan Dışişleri Bakanlığı'na 3.5.1900 ve 7.5.1900 tarihli raporlar, Pera, *Pol. Archiv*, Türkei 152.

10 Marschall'dan Dışişleri Bakanlığı'na 3.5.1900 tarihli ve Marschall'dan Başbakan H. Schillingsfürst'e 5.5.1902 tarihli raporlar, Pera, *Pol. Archiv*, Türkei 152.

11 Eduard Mygind, *Vom Bosporus zum Sinai, Erinnerungen der Hamidie Pilgerbahn des Hedjas*, Leipzig ve Konstantinopel, 1905, s. 77.

12 William Ochsenwald, *The Hijaz Railroad*, University Press of Virginia, 1980, s. 73, 74.

13 Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, İstanbul, 1994, s. 58-84.

14 Pallavicini'den Aehrenthal'e 6.3.1908 tarihli rapor, İstanbul, *Staatsarchiv Wien*, Ad. Registratur, F 19/18.

15 Toncic'den Dışişleri Bakanı Aehrenthal'e 30.3.1909 tarihli rapor, Cidde, *Staatsarchiv Wien*, Ad. Registratur, F 19/18.

16 Ayrıntılı bilgi için bkz. Cezmi Eraslan, *II. Abdülhamid ve İslâm Birliği*, İstanbul, 1992, s. 217-227.

17 *Neue Freie Presse*, 3.9.1908. Goltz Paşa daha önce benzeri görüşlerini Auler Paşa'nın *Die Hedschasbahn* adlı kitabına yazdığı önsözde anlatmıştı.

18 François Georgeon, "Son Canlanış (1878-1908)", *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi II*, ed. Robert Mantran, çev. Server Tanilli, İstanbul, 1995, s. 160.

19 Abdülhamit gazetenin bu haberini aşağıdaki cümlelerle yorumluyordu: "İngiliz gazeteleri şimdiye kadar pek çok defa İngiltere'nin Arabistan siyasetini açıklamışlardır. Fakat şimdiye kadar hiçbiri Arabistan, İngiliz himayesine girmelidir, 56 milyon Müslüman tebaası olan İngiltere'nin, Müslümanların mukaddes şehirlerine sahip olması tabiidir diye yazmamışlardı." Bkz. Sultan Abdülhamit, s. 144.

20 Alişan Akpınar, *Aşiret Mektebi*, İstanbul, 1997, s. 27 vd.

21 Sultan Abdülhamit, s. 145.

22 Hugo Grothe, *Meine Studienreise durch Vorderasien (Kleinasien, Mesopotamien u. Persien)*, 1906 ve 1907, Halle 1908, s. 38; H. von Kleist, "Die Hedjasbahn", *Asien*, No. 6 (Mart 1906), s. 84.

23 "Die neu Mekka Bahn", *Die katholischen Missionen*, (1906/1907), Nr. 10, s. 219.

24 Sadrazam Ferid Paşa'nın maruzatı, *B.O.A.*, Y. A. Res., nr. 129/3; Max von Oppenheim'dan Bülow'a 18.4.1905 tarihli rapor, Kahire, *Pol. Archiv*, Türkei 152.

25 Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, İstanbul, 2000, s. 117, 118.

26 Marschall'dan Dışişleri Bakanlığı'na 3.2.1905 tarihli rapor, Pera, *Pol. Archiv*, Türkei 152. Ayrıca bkz. *Frankfurter Zeitung*, 26.3.1905.

27 Marschall'dan Dışişleri Bakanlığı'na 7.4.1905 tarihli rapor, Pera, *Pol. Archiv*, Türkei 152.

28 Ranzi'den Avusturya Dışişleri Bakanlığı'na, 4.6.1913 tarihli rapor, Şam, *Staatsarchiv Wien*, Ad. Registratur, F 19/33.

29 Cemal Paşa, bu konuda ayrıntılı bilgi verirken, "Fransızlar istikraza muvafakat için, canımızı alacak şartlar ileri sürmüşlerdi" diyor, bkz. Cemal Paşa, *Hatıralar*, İstanbul, 1977, s. 97, 98.

30 Murat Özyüksel, "Rail and Rule, Railway Building and Railway Politics in the Ottoman Empire", *Comparing Empires, Encounters and Transfers in the Long Nineteenth Century*, ed. J. Leonhard, U. von Hirschhausen, Göttingen, 2011, s. 120.

31 Hayfa Konsolosu Hardegg'in Başbakan Hollweg'e yazdığı 16.7.1914 tarihli, "Das deutsche Interesse an der Hedschasbahn" başlıklı raporu, Hayfa, *Pol. Archiv*, Türkei 152. Hayfa'daki Alman kolonisi için bkz. Saad, "Die Mekkabahn und die Stadt Hayfa am Karmelgebirge", *Petermanns Mitteilungen*, No. 51, 1905, s. 190, 191. "Hayfa gelişimini Alman kolonistlerinin çabalarına ve Hicaz Demiryolu'nun yapılışına borçludur", bkz. Hans Rohde, "Das Deutschtum in Syrian und Palaestina", *Kriegshefte der Süddeutschen Monatshefte April 1915 bis September 1915*, Münih, s. 901.

32 Başbakan G. von Bülow'dan II. Wilhelm'e 28.9.1901 tarihli rapor, *GP*, Cilt XVII, Nr. 5235, s. 405-407.

33 Auler Pascha, *Die Hedschasbahn, Auf Grund einer Besichtigungsreise und nach amtlichen Quellen*, Gotha, 1906, s. 63.

25

21 OCAK 1902 ANLAŞMASI VE ÇÖZÜLEMEYEN SORUNLAR

1902 yılının Ocak ayında yapılan sözleşme ile Anadolu Demiryolu Şirketi 99 yıllık bir süre için Bağdat Demiryolu yapım ve işletme imtiyazını elde etmişti. Güzergâh Konya'dan başlayıp Karaman, Ereğli, Adana, Hamidiye, Kilis, Tel Habeş, Nusaybin, Musul, Tekrik, Samarra, Bağdat, Kerbelâ, Necef üzerinden Basra'ya ulaşacaktı. Bu ana hatlardan Urfa, Halep, Kastabol, Hanikin'e ve Basra'dan İran Körfezi'nde henüz saptanmamış herhangi bir noktaya şube hatları döşenecekti.[1]

Planlanan toplam uzunluk 2467 kilometre idi. Anadolu Demiryolu Şirketi ayrıca Diyarbakır, Harput, Maraş, Birecik, Mardin gibi bir dizi kente şube hattı yapımında öncelik hakkına sahipti. Ayrıca Şirket'e Bağdat, Basra Körfezi ve İskenderun Körfezi'nde liman yapma hakkı tanınmıştı.[2] Mukavelenamenin 33. maddesi ise şirkete "Karaköy Köprüsü ve Sirkeci ile Haydarpaşa" arasında gemi işletme ayrıcalığı tanıyordu. Ancak "sahib-i imtiyazın vapurları İdare-i Mahsusa'nın şubesi olmak hasebiyle aynı hukukdan müstefid olacaklardı."[3] Dersaadet Alman Sefareti bu ayrıcalığın verilmiş olmasından dolayı İmparator Wilhelm'in teşekkürlerini Babıâli'ye iletmişti.[4]

Kararlaştırılan kilometre garantisi "hattın beher kilometre başına 12.000 frank taksid-i senevi ve işletilecek hattın beher kilometresine senevi maktu olarak 4500 frank işletme masrafı" olmak üzere 16.500 franktı.[5] Şirket, demiryolunu sekiz sene içinde yapmakla yükümlüydü. Şirketin yapım yükümlülüğü garanti ödemelerinin kısmen karşılanmasıyla başlayacaktı. Anadolu Demiryolu'na ayrılan âşâr gelirleri artık Ankara ve Konya hatları için ödenecek miktarı aştığından, artan bölüm yeni hatların yapımında kullanılacaktı. (Tablo 10 demiryolları inşasından sonra hatların geçtiği bölgelerde âşâr vergisinin artışını gösterir.) Ayrıca Osmanlı maliyesi yeni masrafların ödenmesi için mevcut bütçesinden herhangi bir ödeme yapmayacak, gümrük artışı veya Düyun-ı Umumiye borçlarının birleştirilmesi gibi yeni gelir kaynakları yaratılmaya çalışılacaktı.[6] Abdülhamit yönetiminin titizlikle üzerinde durduğu nokta, hat boyunca yabancı muhacir iskânının önlenmesiydi. Nitekim şirket, sözleşmeyle birlikte ayrı bir belge imzalayarak hat boyunca iskân teşebbüsünde bulunmayacağını taahhüt etmek zorunda kalmıştı.[7]

Ocak 1902 anlaşmasından sonra da finansman sorununun önemini koruduğu anlaşılmaktadır. 1902 yılı bir ekonomik kriz devresiydi ve Alman para piyasası yeni hisse senedi, tahvil çıkarmaya uygun değildi. Oysa Bağdat Demiryolu inşaatının tamamlanabilmesi yaklaşık 600 milyon franklık bir sermayeyi gerekli kılıyordu. Bu durumda Ocak 1902 sözleşmesi dış sermaye katılımı sağlanamazsa önemini kaybedecek gibi görünüyordu.

Tablo: 10

Demiryolları inşasından sonra, hatların geçtiği bölgelerde âşâr vergisinin artışı (Osmanlı Lirası)

Yıl	Haydarpaşa Ankara	Eskişehir Konya	İzmir Kasaba	Bağdat Demiryolu (1. Bölüm)
1305=1889/90	109.931	—	—	—
1306=1890/91	133.407	—	—	—
1307=1891/92	172.858	—	—	—
1308=1892/93	179.353	—	—	—
1309=1893/94	195.926	1.498	—	—
1310=1894/95	141.416	11.887	22.540	—
1311=1895/96	171.465	26.906	30.537	—
1312=1896/97	155.116	44.192	128.144	—
1313=1897/98	207.025	65.884	272.650	—
1314=1898/99	197.899	88.176	219.901	—
1315=1899/1900	227.042	88.761	240.070	—
1316=1900/01	230.607	101.262	217.554	—
1317=1901/02	228.213	104.564	239.009	—
1318=1902/03	202.226	90.574	250.973	—
1319=1903/04	233.252	99.768	253.426	78.595
1320=1904/05	226.111	111.416	235.222	84.930
1321=1905/06	259.514	113.842	253.874	82.463
1322=1906/07	318.506	123.162	284.048	83.124
1323=1907/08	238.188	143.913	287.739	100.860
1324=1908/09	281.920	125.990	297.042	94.755
1325=1900/10	302.307	119.522	320.043	115.800
1326=1910/11	319.199	184.647	287.396	110.410

Kaynak : Düyun-ı Umumiye Raporları; Schmidt, s. 151.

Siemens Almanların tek başlarına 800 kilometreden fazla ilerleyemeyeceklerini itiraf etmişti. Abdülhamit bile yönetimin Almanların elinde olması koşuluyla, başka ülkelerin katılımını kabul etmek zorunda kalmıştı.

Ayrıca 1902 imtiyaz anlaşması eski Anadolu Demiryolu Şirketi'ne yatırım yapanların itirazlarına neden olmuştu. Bağdat Demiryolu hattına para yatıracak olanlar, önceki Anadolu hattının kârına da ortak olacaklardı. Anadolu Demiryolu Şirketi'nin eski ortakları haklı olarak bu durumdan rahatsız oldular. Ayrıca İstanbul'dan Bağdat'a kadar tüm demiryollarının tek elden yönetilmesinin sakıncaları tartışılıyordu.[8] 1902 yılı sorunların aşılması doğrultusunda tartışmalarla geçmiş, 1902 anlaşmasındaki boşluklar 5 Mart 1903 tarihinde imzalanan yeni sözleşmeyle doldurulmaya çalışılmıştır. Bu arada 1902 yılının sonlarında Deutsche Bank müdürü Georg von Siemens'in katılımıyla kısmen de olsa Haydarpaşa Limanı hizmete açılabilmişti.[9] Yeni imtiyaz taleplerinin de arkası kesilmemişti. Daha Ramazan Bayramı'nda Bartisol adlı Fransız inşaat firması Bağdat Demiryolu'nu kilometre garantisiz yapma teklifini yinelemişti.[10]

1 *B.O.A.*, Y. PRK. TNF, 7/20.

2 Marschall'dan Dışişleri Bakanlığı'na, 17.1.1902 tarihli 16 nolu telgraf, *GP*, Cilt XVII, Nr. 5247, s. 413.

3 Bağdat Demiryolu Mukavelenamesinin 33. Maddesi Suretidir, *B.O.A.*, Y. MTV, 232/79.

4 *B.O.A.*, Y. A. Hus., 432/50.

5 18 Mart 1902 tarihli Ferman-ı Âli, *B.O.A.*, A. DVN. MKL, 43/7.

6 Tahsisat Hakkında Şirket Tarafından Verilecek Mektup Suretidir, *B.O.A.*, Y. PRK. TNF, 7/19.

7 Anadolu Demiryolu Osmanlı Şirketi Tarafından Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne Yazılacak Mektup Suretidir, *B.O.A.*, Y. PRK. TNF, 7/19.

8 Edward Mead Earle, *Turkey, The Great Powers and the Bagdad Railway. A Study in Imperialism*, New York, 1923, s. 69, 70

9 İstanbul Büyükelçiliği'nden Bülow'a 27.9.1902 tarihli rapor, Konstantinopel, *Pol. Archiv*, Türkei 152.

10 Marschall'dan Başbakan Bülow'a 2.2.1902 tarih, 26 nolu rapor, *GP*, Cilt XVII, Nr. 5247, s. 419.

III

SÖZLEŞMEDEN MEŞRUTİYET'E

Almanların Bağdat Demiryolu imtiyazını elde etmeleri, siyasi, askeri ve ticari sonuçları bakımından belki de Fransa-Prusya savaşından beri meydana gelen en önemli olaydır.
André Chéradame

26

BAĞDAT DEMİRYOLU İMTİYAZ SÖZLEŞMESİNİN ANALİZİ

5 Mart 1903 tarihinde imzalanan kesin imtiyaz sözleşmesiyle, Anadolu Demiryolu Şirketi hissedarlarının itirazları giderilmişti. Daha önce Anadolu Demiryolları adı altında yapılan Ankara ve Konya hatları, eski sahiplerinin mülkiyetinde kalmaya devam ediyordu. Konya'dan sonra inşa edilecek yeni hatlar içinse, Bağdat Demiryolu Şirketi adı altında yeni bir kumpanya kurulacak, başkanlığına Arthur von Gwinner getirilecekti.[1] Nitekim sözü edilen şirket %10'u Anadolu Demiryolu Kumpanyası'na ait olmak üzere 15 milyon frank sermaye ile 5 Mart 1903 tarihinde kurulmuştu. Imperial Ottoman Bagdad Railway Company [Société Impériale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad] adıyla kurulan yeni şirketin yönetim kurulu en az 11 üyeden meydana gelecek ve bunların en az üçü Anadolu Demiryolu Kumpanyası'nca atanacak ve yönetimde üç Osmanlı tebaası görev alacaktı.[2]

Sözleşme 46 maddeden oluşuyor ve 99 yıllık bir süreyi kapsıyordu.Yeni sözleşmeyle birlikte Anadolu Demiryolu Şirketi'nin de imtiyazı 99 yıl uzatılmış oluyordu. Osmanlı yönetimi hatların inşa maliyetine, kilometre başına 11.000 franklık bir garanti ödemesiyle katılacaktı. Garanti ödemelerinin yapılabilmesi amacıyla inşa edilecek her kilometre demiryolu için nominal değeri 269.110 frank 65 centime olan Osmanlı tahvilleri çıkarılacaktı. Bunların %4 olan faiz ve itfa bedelleri için bir kez daha demiryolunun geçeceği bazı illerin âşâr gelirleri karşılık gösterilecekti. Düyun-ı Umumiye İdaresi bu süreçte her zamanki işlevini sürdürecekti. Osmanlı hükümeti ayrıca Bağdat Demiryolu Şirketi'ne kilometre başına 4500 franklık işletme geliri garanti etmişti. Demiryolunun işletme geliri 10.000 frankı aşarsa hükümetle şirket arasında yüzde 60 ile yüzde 40 oranında pay edilecekti. İşletme geliri 4500 ile 10.000 frank arasında olursa, 4500 frankın üstü hükümete kalacaktı.[3] Cavit Bey Meşrutiyet'in ilanından sonra bu koşulların Osmanlı maliyesi için taşıdığı olağanüstü ağır yükü Meclis-i Mebusan'da net bir biçimde gözler önüne serecekti.[4]

Finansman sorununa geçici bir çözüm aranmış, demiryolunun birbirinden bağımsız 200'er kilometrelik birimler halinde inşasına karar verilmişti. Böylece yeni bir bölüme başlanmadan önce gerekli sermaye elde edilmeye çalışılacaktı. Sözleşmenin bu maddesi Bağdat Demiryolu Şirketi'ne büyük bir avantaj sağlıyordu. Her 200 kilometrelik bölüm, hükümete karşı hukuksal açıdan bağımsız bir birim oluşturuyordu. Şirket herhangi bir birimde yükümlülüklerini yerine getiremezse, diğer birimler sorumluluktan kurtulmuş oluyorlardı. İlk 200 kilometrelik bölüm için tanınan süre sekiz yıldı. Şirket Konya ile

1894-1919 yılları arasında Deutsche Bank yönetim kurulu üyesi olan ve 1901 yılında Georg von Siemens'in ölümüyle genel müdürlük görevini devralan Arthur von Gwinner.

Bağdat arasındaki bölümü tamamlamadan Bağdat ile Basra bölümünü işletmeye açamayacaktı. Zira Osmanlı yöneticilerine göre, son bölümün işletmesi kârlı olacağından erkenden tamamlanarak ana bölümün yapılmasını geciktirebilirdi. Siemens'in daha kârlı olacağı gerekçesiyle inşaata Bağdat'tan başlama önerisi bu nedenle kabul edilmemişti.[5]

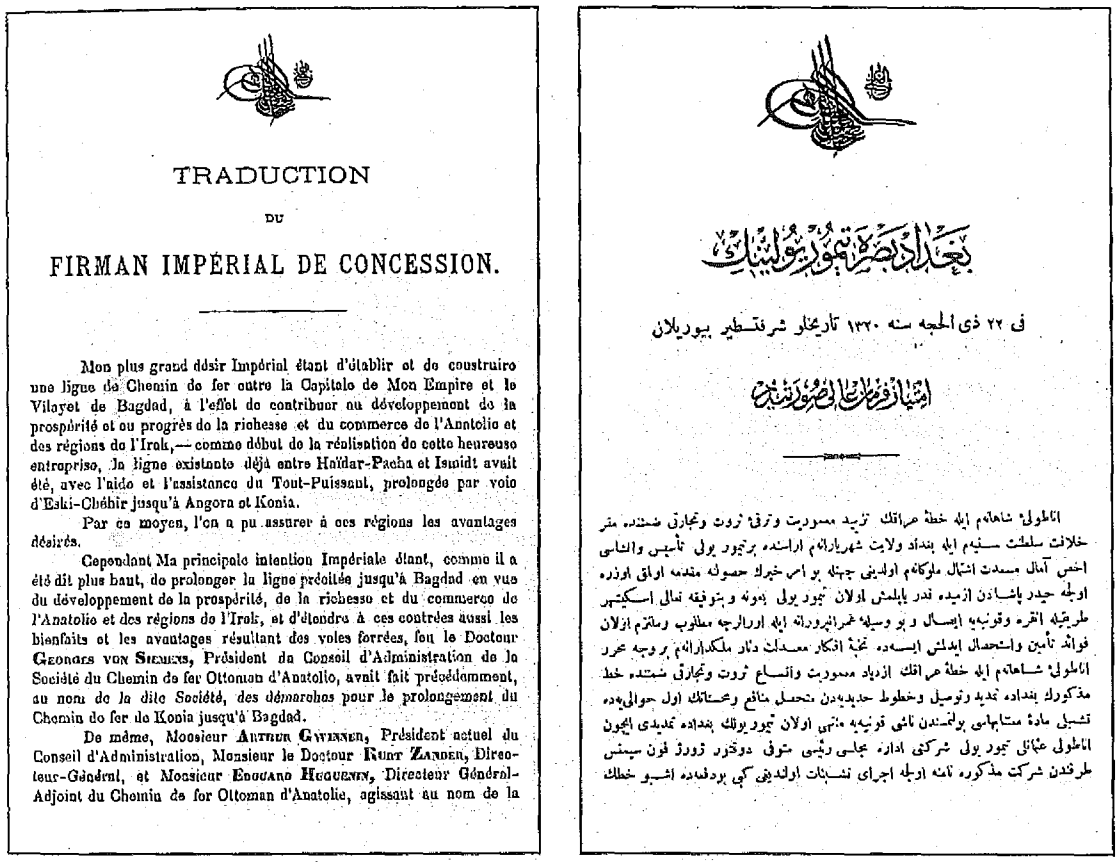
Demiryolunun geçeceği güzergâh, 21 Ocak 1902 anlaşmasıyla kararlaştırıldığı gibi bırakılmıştı. Bu kez Osmanlı hükümeti, şirkete bir şube hattı inşa ederek Akdeniz'e ulaşma olanağı da tanımıştı. Kuveyt sorununa ise hiç değinilmemiş, demiryolunun Basra Körfezi'nin hangi noktasında son bulacağı konusu gelişmelere bırakılmıştı.[6] Bağdat demiryolu Konya'dan başlayıp Karaman'dan ve Ereğli'den geçerek Toroslar'ı aşıp Çukurova'da Adana-Mersin demiryolu ile birleşecekti. Toroslar'dan sonra bu kez Amanos dağları engeli aşıldıktan sonra Suriye'de Halep şehrine ulaşılacaktı. Halep'ten doğu istikametinde Nusaybin ve Musul'a ve oradan da Dicle nehri vadisi izlenerek Tekrit, Samarra ve Sadiye üzerinden Bağdat'a varılacaktı. Demiryolu Bağdat'tan sonra Basra'ya ulaşacak ve daha sonra taraflar Basra Körfezi üzerinde bir noktayı terminus olarak belirleyeceklerdi. Yaklaşık 2264 kilometrelik bu ana hat dışında toplamı 800 kilometreye ulaşan birçok önemli şube hatlarının yapım ve işletme imtiyazı verilmişti. Örneğin Dicle üzerinde Sadiye'den İran sınırındaki Hanikin'e uzatılacak olan hat gerek bölgedeki İngiliz ticaretinin önemi ve gerekse siyasi nedenlerle çalışmada yeniden gündeme gelecek; bundan başka Halep'ten Hama, Humus, Trablusşam, Şam, Beyrut, Yafa, Kudüs gibi Suriye'nin önemli merkezleriyle bağlantılar kurulacaktı.[7] Şirket, Osmanlı yönetimi gerekli gördüğü takdirde Nusaybin'den Diyarbakır ve Harput'a şube hatları döşemekle yükümlü tutulmuştu.[8] Ayrıca Maraş, Antep, Birecik, Mardin, Erbil gibi illere şube hattı yapımına karar verilirse şirket öncelik hakkına sahip olacaktı. Kumpanya 1911 yılına kadar demiryolunu tamamlayacak; bu süre savaş, büyük bir iktisadi kriz ya da Osmanlı maliyesinin mali güçlükleri nedeniyle ödemeleri aksatması gibi nedenlerle uzatılabilecekti.[9]

Bağdat Demiryolu Şirketi döşediği hatların her iki yanında yirmişer kilometrelik bir bölgede maden arama çalışmaları yapabilecek ve bunları Nafıa Nezareti ile düzenleyecekleri anlaşmalar doğrultusunda işletebilecekti. Kumpanya inşaat için kullanacağı keresteleri, devletin ormanlarından hiçbir ücret ödemeden elde edebilecek, aynı şekil-

de su kaynaklarından yararlanabilecekti.[10] Şirket yöneticileri son yıllarda yaptıkları jeolojik araştırmalar sonucunda, sözleşmeye böyle bir madde koydurmuşlardı. Alman endüstrisinin gereksindiği çok sayıda hammadde kaynağına kolaylıkla ulaşmayı amaçlıyorlardı. Özellikle Adana ile Halep arasında demir, kalay; Diyarbakır çevresinde bol miktarda gümüş bulunduğu tahmin ediliyordu. Demiryolunun geçeceği kamu topraklarının mülkiyeti bedelsiz olarak imtiyaz sahiplerine devredilecek, kum ve taş ocakları da bedelsiz olarak kullanılabilecekti. Bunların dışında şirket hatlar boyunca tuğla ve kiremit fabrikaları ile elektrik santralleri kurabilecekti. Ayrıca Anadolu Demiryolu Şirketi'ne Haydarpaşa ile Avrupa yakası arasında feribot işletme imtiyazı da verilmişti. İlginç bir diğer ayrıcalık da kumpanyanın hat boyunca arkeolojik eserler bulabilmek için kazılar yapma yetkisiydi. Osmanlı yöneticilerinin eski eserlerin değeri konusunda son derece umarsız oldukları daha 11 Mayıs 1900 tarihli irade-i seniyeden anlaşılıyor. Zira bu irade Alman Profesör Gustav Kört'e Anadolu demiryolunun bazı mevkilerinde sadece 20 Osmanlı altını ve ruhsatname harcının ödenmesi koşuluyla "âsâr-ı atike" aramasına izin veriyordu.[11] 1910 yılına gelindiğinde Dahiliye Nezareti'nin bir belgesinde "Bağdat demiryolunun Ereğli istasyonunun ileri kısmına ait olan inşaata başlandığından" hat boyunca bulunacak eski eserlerin "ziyana uğratılmayarak hemen Müze-yi Hümayun İdaresi'ne malumat verilmesi hususu" önemle belirtildiğine göre Meşrutiyet'ten sonra bu konuda bilincin biraz yükselmiş olduğu anlaşılıyor.[12] Zaten Meşrutiyet rejimi şirketin bu ayrıcalığını iptal etmişti. Nitekim 1914 yılında Baron Max von Oppenheim'ın ülke dışına çıkarmak istediği eski eserlere el konmuştu.[13]

Bağdat Demiryolu sözleşmesinin sekizinci maddesi alışılmadık tarzda diğer bir ayrıcalık daha sağlayarak şirketi inşaatın yapımında kullanmak amacıyla yurtdışından getirecekleri makine, araç gereç ve tüm diğer mallara gümrük vergisi ödemekten kurtarı-

Ereğli İstasyonu (1910).



TRADUCTION

DU

FIRMAN IMPÉRIAL DE CONCESSION.

Mon plus grand désir Impérial étant d'établir et de construire une ligne de Chemin de fer entre la Capitale de Mon Empire et le Vilayet de Bagdad, à l'effet de contribuer au développement de la prospérité et au progrès de la richesse et du commerce de l'Anatolie et des régions de l'Irak,— comme début de la réalisation de cette heureuse entreprise, la ligne existante déjà entre Haïdar-Pacha et Ismidt avait été, avec l'aide et l'assistance du Tout-Puissant, prolongée par voie d'Eski-Chéhir jusqu'à Angora et Konia.

Par ce moyen, l'on a pu assurer à ces régions les avantages désirés.

Cependant Ma principale intention Impériale étant, comme il a été dit plus haut, de prolonger la ligne précitée jusqu'à Bagdad en vue du développement de la prospérité, de la richesse et du commerce de l'Anatolie et des régions de l'Irak, et d'étendre à ces contrées aussi les bienfaits et les avantages résultant des voies ferrées, feu le Docteur Georges von Siemens, Président du Conseil d'Administration de la Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie, avait fait précédemment, au nom de la dite Société, des démarches pour le prolongement du Chemin de fer de Konia jusqu'à Bagdad.

De même, Monsieur Arthur Gwinner, Président actuel du Conseil d'Administration, Monsieur le Docteur Kurt Zander, Directeur-Général, et Monsieur Edouard Huguenin, Directeur Général-Adjoint du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie, agissant au nom de la

بغداد بصره تیمور یولینك

فی ۲۲ ذی الحجه سنه ۱۳۲۰ تاریخلو شرفتسطیر بیوریلان

امتیاز فرمان عالی صورتیدر

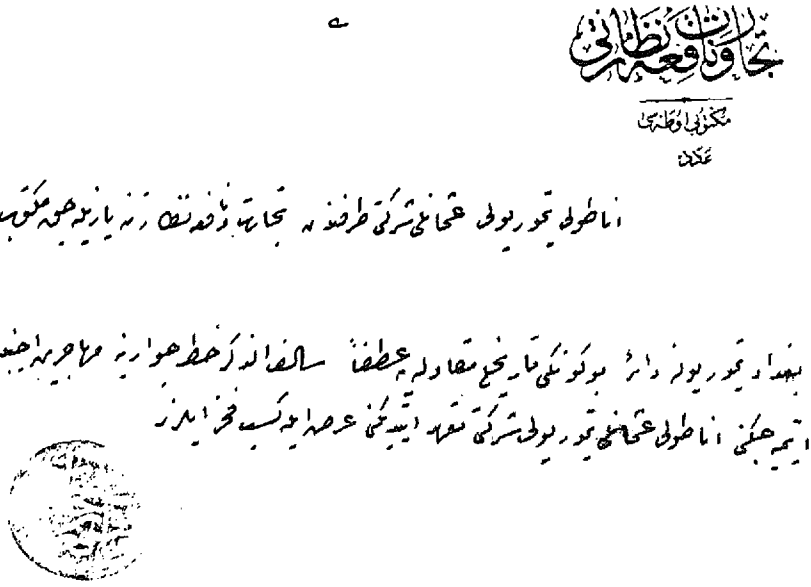
اناطولی شاهانه‌م ایله خطهٔ عراقك تزیید معموریت وترقی ثروت وتجارتی ضمننده مقر خلافت سلطنت سنیه‌م ایله بغداد ولایت شهریارانه‌م اراسنده برتیمور یولی تأسیس والتماسی اخص آمال مسعدت اشتمال ملوکانه‌م اولدیغی جهتله بو امر خیرك حصولنه مقدمه اولمق اوزره اولجه حیدر پاشادن ازمیده قدر یاپلمش اولان تیمور یولی بعونه وبتوفیقه تعالی اسکیشهر طریقیله انقره وقونیه‌یه ایصال وبو وسیله عمرانپرورانه ایله اورالرجه مطلوب وملتزم اولان فوائد تأمین واستحصال ایدلمش ایسه‌ده تخمهٔ افکار معدلت دثار ملکدارانه‌م بروجه محرر اناطولی شاهانه‌م ایله خطهٔ عراقك ازدیاد معموریت واتساع ثروت وتجارتی ضمننده خط مذکورك بغداده تمدید وتوصیل وخطوط حدیدیه‌دن متحصل منافع ومحسناتك اول حوالی‌یه‌ده تشمیلی مادهٔ مستاهاسی بولنمسندن ناشی قونیه‌یه منتهی اولان تیمور یولك بغداده تمدیدی ایچون اناطولی عثمانلی تیمور یولی شرکتی اداره مجلسی رئیسی متوفی دوقتور ژورژ فون سیمنس طرفندن شرکت مذکوره نامنه اولجه اجرای تشبثات اولندیغی کبی بودفعه‌ده اشبو خطك

Osmanlıca ve Fransızca olarak hazırlanmış olan 5 Mart 1903 tarihli Bağdat Demiryolu Sözleşmesi.

yordu. Bu büyük avantajın yanı sıra şirketin mallarından, sermayesinden ve gelirinden hiçbir şekilde vergi alınmayacaktı.[14]

Sözleşme, Demiryolu Şirketi'ne Dicle ve Fırat üzerinde ve Şattülarap'ta gemicilik yapma hakkı veriyordu.[15] 1831 yılından beri bu ayrıcalık sadece İngiliz Lynch Kardeşler'in "Fırat ve Dicle Gemicilik Kumpanyası"na tanınmıştı. Tekel konumları nedeniyle kalitesiz hizmet ve yüksek ücret politikası yürütebilen Lynch Kardeşler'in Bağdat Demiryolu'nun baş düşmanları olmasında şaşılacak bir şey olmasa gerek. Bunun gibi İngiliz tepkisini çeken bir diğer madde, Almanlara Basra, Bağdat'ta ve Basra Körfezi terminusunda liman tesisleri kurma ve işletme imtiyazı verilmesiyle ilgili olan 23. maddeydi.[16] Bu nedenle birazdan görüleceği gibi İngiliz gemicilik şirketi Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, Lynch kardeşler gibi muhalefet saflarına katılacaktı. Ayrıca bilindiği gibi Basra Körfezi'nin denetimi ticari nüfuz bölgesi olmasının yanı sıra Hindistan yolunun güvenliği nedeniyle İngiliz hükümetinin en önemli ilgi alanlarından biriydi.

Anadolu ve Bağdat Demiryolu şirketleri, sağladıkları önemli ayrıcalıklara karşılık olarak Osmanlı hükümetinin bazı isteklerini yerine getirmeyi kabul ediyordu. Her iki kumpanya da Osmanlı şirketi statüsünde olduklarından, ilgili davalarda Osmanlı



Osmanlı yönetimi Anadolu Demiryolu Şirketi'nin demiryolu boyunca göçmen yerleştirmemesi konusunda kendilerine yazacakları metni aşağıdaki şekilde belirlemişlerdi: "Bağdat Demiryolu'na dair bugünkü mukaveleye atfen salufe'l-zikr hat civarında muhacirîn-i ecnebiyye celb ve iskân etmeyeceğini Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi taahhüt ettiğini arz ile kesb-i fahr eyleriz." "Anadolu Demiryolu Osmanlı Şirketi Tarafından Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne Yazılacak Mektup Suretidir", B.O.A., Y. EE, 1/19.

mahkemeleri yetkili olacak; devlet daireleriyle yazışmalarda Osmanlıca kullanılacaktı. Demiryolunun ilk bölümü işletmeye açıldıktan sonra üst düzey görevliler dışındaki demiryolu çalışanlarının tamamı Osmanlı tebaasından oluşacaktı. Ayrıca devletin postaları ve posta memurları ücretsiz taşınacak, yolcular ve yük sahipleri için en yüksek ücretler belirlenecekti. Şirketler hükümetten izinsiz olarak yabancı posta idareleriyle taşıma anlaşmaları yapmayacaklardı. Bunların dışında, mal ve yolcu taşımacılığında herkese milliyetine bakılmaksızın eşit ücret uygulanacak ve eşit muamele yapılacaktı ve uygulanabilecek en yüksek ücret seviyesi Osmanlı yöneticileriyle birlikte saptanacaktı. Abdülhamit sözleşme metnine askeri amaçlarını da yansıtmayı başarmıştı. Demiryolu barışta manevralar veya ayaklanmaları bastırma, savaşta ise tümüyle askeri amaçlarla kullanılacaktı. Hükümet demiryolu boyunca düzeni koruyacak, savaşlarda demiryolunu savunacaktı. Bağdat Demiryolu Şirketi de hatlar boyunca askeri amaçlı istasyonlar kurmakla yükümlü kılınmıştı. İmtiyaz süresi dolduğunda bütün tesisleriyle birlikte Bağdat Demiryolu'nun mülkiyeti Osmanlı Devleti'ne devredilecekti.[17] Osmanlı Devleti 19. maddede düzenlenen koşulları yerine getirmek şartıyla demiryolunu her istediği zaman geri alabilecekti. Sözleşme öncesi Meclis-i Vükela'da yapılan hararetli tartışmalar Osmanlı yöneticilerinin bu konudaki hassasiyetini göstermekteydi.[18]

Abdülhamit Bağdat Demiryolu'na ilişkin pek çok öneriyi kabul etmesine karşın, hattın çevresine kolonizatör Alman çiftçilerinin yerleştirilmesine her zaman olduğu gibi karşı çıkmıştı. Bu husus Osmanlı yöneticilerinin daha 1899 yılında önsözleşme imzalanırken titizlikle üstünde durdukları konuların başında geliyordu.[19] Nitekim 1903 kesin sözleşmesine eklenen gizli bir madde, yabancı devlet vatandaşlarının demiryolu boyunca iskâna teşvik edilmelerini yasaklamaktaydı.[20] Şirket sözleşme ile beraber kendilerine tebliğ edilen ayrı bir belgeyi imzalamak durumunda kalmıştı. Gwinner 1909 yılında yayınladığı makalesinde ilk kez bu belgeden söz ediyor ve bu bilgiyi o zaman potansiyel ortakları İngiliz girişimcilere haber verdiğini belirtiyor.[21] Gerçekten de Osmanlı yönetimi şirket sorumlularının kendilerine yazacakları metni aşağıdaki şekilde belirlemişlerdi: "Bağdat Demiryolu'na dair bugünkü mukaveleye atfen saluf el zikr hat civarında muhacirin-i ecnebiye celb ve iskân etmeyeceğini Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi taahhüt ettiğini arz ile kesb-i fahr eyleriz."[22] Belirtilmiş olduğu gibi şirket 1902 sözleşmesiyle birlikte aynı şekilde benzeri bir belge imzalamak zorunda kalmıştı.[23]

Ancak Osmanlı yöneticileri hat boyuna nüfus iskân etmenin öneminin de bilincindeydiler. Titizlendikleri konu göçmenlerin Osmanlı tebaasından olmasıydı. Bu hususun farkında olup da Bağdat demiryolunun verimliliğini artırmak isteyen oryantalist Max von Oppenheim[24] tarafından Başbakanlığa yazılmış olan rapor oldukça ilginçtir. Yazarın amacı, Amerika'da yapılan demiryollarındaki başarılı uygulamaları örnek alarak, Bağdat ve Hicaz demiryolları güzergâhındaki nüfus yoğunluğu sorununun çözümüne yönelik olarak öneriler getirmekti. Bilindiği gibi, Almanlar Bağdat hattının geçtiği bölgelerdeki potansiyel zenginliklerden yararlanmayı amaçlıyorlardı ve bu konuda, hat boyunun yeterince iskân edilmiş olmaması en büyük handikaptı. Oppenheim, Osmanlı İmparatorluğu'nun kaybettiği topraklardan göç etmek zorunda kalan muhacirleri, nüfus sorununa çözüm olarak görüyordu. Yazar; Balkanlar, Girit, Kuzey Afrika, Türkistan, Malezya gibi çok sayıda ülkeden gelen göçmenlerin planlı bir biçimde demiryolu hatları boyunca iskânını önermekteydi. Bu konuda sultan/halifenin, Müslümanlar üzerindeki saygınlığını kullanarak yönlendirici olması olumlu bir etki yaratabilirdi. Güvenliğin de sağlanmasıyla hatların geçtiği bölgeler eskilerin deyimiyle şenlendirilebilirdi. İlk yerleşimlerdeki başarı, yeni muhacirlerin bölgeye çekilmesinde özendirici rol oynayacaktı.[25] Oppenheim'a göre Hicaz Demiryolu güzergâhı için, hacı adayları önemli bir potansiyel olabilirdi. Bu amaçla Mekke'de göçmen büroları kurularak, dünyanın dört bir yanından gelen Müslümanlar hatlar boyunca yerleşmeye özendirilebilirdi. Bu uygulama sayesinde, Bağdat / Hicaz hatları boyunca optimal nüfus yoğunluğunun yakalanması mümkün olabilecekti.[26] Bir diğer Alman yazar da Konya ovasının sulanması sayesinde Avrupa'da yitirilen topraklardan kaçan muhacirlerin kendilerine yeni bir vatan bulacaklarından söz ediyordu.[27]

Gerçekten de tarımsal potansiyelin harekete geçirilemeyişindeki en önemli neden, nüfus yoğunluğunun artırılamamasıydı. Osmanlı yönetiminin bu konuda birtakım çabaları olduysa da, bunlar yetersiz kalmaktaydı. Bölgenin nüfusunu artırabilmek için gösterilen çabalardan en olumlusu, sınırlı da olsa Oppenheim'ın raporunda önerilen muhacir yerleştirme politikasının uygulanmasıydı. Osmanlı-Rus Savaşı sırasında Rusya'dan kaçan Müslüman Çerkez göçmenler, imparatorluğun çeşitli bölgelerinde olduğu gibi, Suriye'de de iskân edilmişlerdi.

Osmanlı yönetimi Çerkezlere koşum hayvanlarıyla birlikte işleyebilecekleri miktarda toprak vermişti.[28] Bunun dışında iskân edilen Çerkezler askerlik görevinden ve birkaç yıl için vergiden muaf tutuluyorlardı. Şam'daki İngiliz konsolosu Dickson, 1888 yılında özellikle Şam'ın güneyinde Cevlan bölgesine yerleştirilen Çerkez göçmenlerle, boş toprakların işlendiğini, tahıl üretiminin ve ticaretinin arttığını bildiriyordu.[29] Anadolu demiryolu civarında uygulanan iskân politikası ilgili bölümde incelenmişti.

1 Maslahatgüzar Wangenheim'dan Dışişleri Bakanlığı'na, Pera, 13.4.1903, *GP*, Cilt XVII, Nr. 5260, s. 439, 440.

2 *Bagdad Railway, Statutes of Imperial Bagdad Railway Company*, Published by His Majesty's Stationery Office, Londra, Mayıs 1911, s. 48, 49.

3 Bağdat Demiryolu Mukavelenamesi, *B.O.A.*, Y. PRK. TNF, 7/44 veya Y. EE, 1/24, *Bagdad Railway, Convention of March 5, 1903*, Published by His Majesty's Stationery Office, Londra, 1911, s. 37, 45, 46.

4 *Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi*, Cilt 2, TBMM Basımevi, Ankara, 1982, s. 61-63.

5 *B.O.A.*, Y. PRK. TKM, 41/13.

6 Max Wiedemann, *Bagdad und Teheran, Politische Betrachtungen und Berichte*, Berlin, 1911, s. 39.

7 Bağdat Demiryolu Mukavelenamesi, *B.O.A.*, Y. PRK. TNF, 7/44; *Bagdad Railway, Convention of March 5*, s. 37, 38, 40; Earle, *Turkey...*, s. 71-75.

8 Wangenheim'dan Hollweg'e 2.6.1913 tarihli rapor, Tarabya, *Pol. Archiv*, Türkei 152.

9 Bağdat Demiryolu Mukavelenamesi, *B.O.A.*, Y. PRK. TNF, 7/44; *Bagdad Railway, Convention of March 5*, s. 37, 38, 40.

10 Tevfik Nadir, *Tehlikenin Büyüğü, Uyanalım*, İstanbul, 1324, s. 14.

11 *B.O.A.*, İrade Maarif, Vesika No. 4.

12 Dahiliye Nezareti Muhaberat-ı Umumiye Dairesi'nden; Konya, Adana, Halep, Bağdat Vilayetleriyle Zor Mutasarrıflığı'na, *B.O.A.*, DH. MUİ, 98-1/39.

13 *B.O.A.*, DH. İD, 129-2/1.

14 Bağdat Demiryolu Mukavelenamesi, *B.O.A.*, Y. PRK. TNF, 7/44; *Bagdad Railway, Convention of March 5*, s. 38, 39; Mohr, s. 45, 47.

15 Dicle ve Fırat nehirlerinde gemicilik yapmak isteyen Alman şirketleri, Deutsche Levante Linie ile Norddeutscher Lloyd idi. Bkz. Lothar Rathmann, "Zur Legende vom antikolonialen Charakter der Bagdadbahnpolitik in der wilhelmischen Aera des deutschen Monopolkapitalismus", *Zeitschrift für Geschichtswissenschaft*, Sonderheft IX, (1961), s. 249.

16 Bağdat Demiryolu Mukavelenamesi, *B.O.A*; *Bagdad Railway, Convention of March 5*, s. 42.

17 Bağdat Demiryolu Mukavelenamesi, *B.O.A*; *Bagdad Railway, Convention of March 5*, s. 42, 43, 44, 47.

18 Örnek olarak bkz. Meclis-i Mahsus-ı Vükela Mazbatası Suretidir, *B.O.A.*, Y. MRZ.d, -1/11005.

19 Ticaret ve Nafıa Nezaret-i Celilesi'ne, *B.O.A.*, BEO, 106504.

20 "The Bagdad Railway", *The Times*, 14 Mart 1903, s. 7.

21 Arthur von Gwinner, "The Bagdad Railway and the Question of English Cooperation", *The Nineteenth Century and After*, Haziran 1909, No. 388, s. 1093.

22 "Anadolu Demiryolu Osmanlı Şirketi Tarafından Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne Yazılacak Mektup Suretidir", *B.O.A.*, Y. EE, 1/19.

23 *B.O.A.*, Y. PRK. TNF, 7/19. Zaten Alman politikacılar da bu konuda ısrar etmenin Osmanlılarla geliştirdikleri iyi ilişkileri bozacağının farkındaydılar, bkz. Alex Carmel, "The Political Significance of German Settlement in Palestine 1868-1918", *Germany and the Middle East...* içinde, s. 61.

24 Oppenheim önce arkeolog/araştırmacı sonra Bağdat Demiryolu üzerine Deutsche Bank'ın uzman/danışmanı ve nihayet devletin Kahire Büyükelçiliği'nde ataşe olarak yıllarını Ortadoğu'da geçirmiş ilginç bir kişiliktir, bkz. Peter Heigl, "Deutsche Bahnbauingenieure bei den Bauarbeiten der Hedjaz-und Bagdadbahn", *Bagdad-und Hedjazbahn, Deutsche Eisenbahn-*

geschichte im Vorderen Orient, ed. Jürgen Franzke, Nürnberg, 2003, s. 116.

25 Oppenheim'dan Bülow'a 29.4.1903 tarihli rapor, Kahire, *Pol. Archiv*, Türkei 152, s. 15, 16.

26 Oppenheim'ın raporu, s. 29. Mygind de, kitabını, bölgeye göçmenlerin yerleştirilme çabalarının devamı dileğiyle sonuçlandırıyor. Yazara göre, tüm bu demiryolu inşa çalışmaları, ancak yeni yerleşimlerin gerçekleştirilmesiyle olumlu sonuçlar verecekti. Bkz. Eduard Mygind, *Syrien und die türkische Mekkapilgerbahn*, Halle, 1906, s. 76.

27 F. Frech, "Die Bagdadbahn und ihre Kulturbedeutung", *Die Naturwissenschaften*, No. 2, 10.1.1913, s. 32. Balkanlar'dan kaçan Müslümanların bu sorunu çözeceği konusunda bir diğer örnek için bkz. Hjalmar Schacht, "Neutürkische Wirtschaftspolitik", *Die Hilfe*, Nr. 42, (16 Ekim 1913), s. 661. Mezopotamya'nın da aynı şekilde nüfus sorununun çözülmesi gereği üzerine bkz. F. Lampe, "Kanal-und Eisenbahnbauten in Österreich. Neues von der Bagdadbahn", *Die Umschau*, VI. Jahrgang, 1902, s. 475.

28 Suriye'ye 80 ile 200 arasında Çerkez ailesinin yerleştirildiği ve aile başına on hektar toprak verildiği belirtiliyor, bkz. Eugen Wirth, "Die Rolle tscherkessischer Wehrbauern bei der Wiederbesiedlung von Steppe und Ödland im Osmanischen Reich," *Bustan*, Heft 1, (1963), s. 18.

29 İlber Ortaylı, "19. Yüzyıl Sonunda...", s. 97.

İKİNCİ BÖLÜM

İlk Bölüm Hızla Tamamlanıyor

KONYA-BULGURLU HATTI VE İNŞAATIN DURMASI

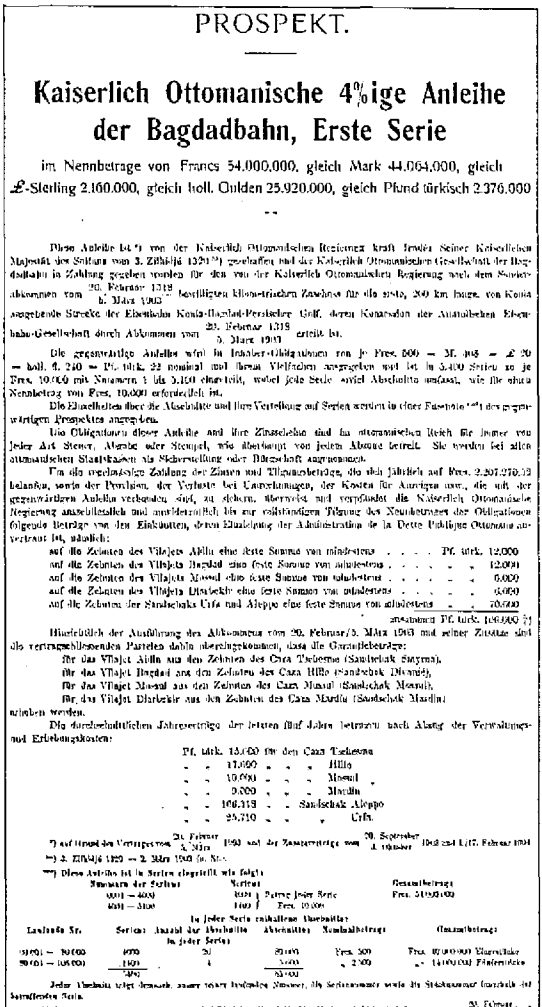
Önemli maddelerini aktardığımız 1903 sözleşmesiyle, Bağdat Demiryolu imtiyaz mücadelesi sona eriyordu. Ancak asıl zorlu savaşım bundan sonra başlıyordu. Osmanlı ve Alman yöneticiler var güçleriyle hatların döşenmesi için uğraş verirken, rakip güçler de engelleme çabalarını sürdürdüler.

13 Nisan 1903 tarihinde Bağdat Demiryolu Şirketi (Société Impériale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad) resmen faaliyete geçti. On beş milyon frank tutarındaki kuruluş sermayesi 500 franklık hisse senetlerinden oluşuyordu.[1] Bağdat Demiryolu Şirketi, ilk 200 kilometrelik bölümün yapımı için 26 Kasım 1903 tarihinde Konya-Ereğli-Bulgurlu Demiryolu İnşaat Şirketi'ni kurdu. Merkezi Frankfurt'ta olan şirketin yönetim kurulunda, Philipp Holzmann şirketinin ve ilgili bankaların temsilcilerinin yanı sıra Osmanlı Bankası'ndan da bir temsilci bulunuyordu.[2] Bir kez daha Philipp Holzmann'ın önderliğindeki yapım çalışmalarına derhal başlandı. Yüzde 4 faizli 54 milyon franklık birinci seri Bağdat Demiryolu tahvilleri bu bölümün yapımına ayrılmıştı.[3] Yapılan istikrazın yıllık ödemesi sözleşme koşulları bölümünde belirtmiş olduğumuz gibi kilometre başına 11.000 frank tutuyordu. Osmanlı yönetimi bu parayı karşılayabilmek için Konya, Halep ve Urfa illerinin âşâr vergilerini tahsis etmişti. Rusya yönetimi kendileriyle 1882 yılında yapılan harp tazminatının ödenmesiyle ilgili anlaşmaya aykırı olduğunu iddia ederek, Konya vilayeti âşâr vergilerinin Bağdat hattına karşılık gösterilmesine itiraz etmişti.[4]

Bunun dışında Osmanlı hükümeti Bağdat Demiryolu Şirketi'ne, kilometre başına sözleşmede belirlenen 4500 franklık işletme garantisini ödeyecekti. Ancak bu miktarın Osmanlı maliyesine yeni bir yük getirmediğini belirtelim. Zira garanti tutarı Anadolu Demiryolu hattı için ayrılmış bulunan âşâr vergilerinden karşılanacaktı. Artık Anadolu Demiryolu'nun işletme gelirleri, kilometre garantisi miktarını aşıyor, böylece bu hatlara kanalize edilebilecek bir gelir fazlası yaratılabiliyordu. Nitekim ilk 200 kilometrelik işletme garantisinin ödenmesi konusunda bir sorun yaşanmamıştı.[5]

Konya-Ereğli-Bulgurlu Demiryolu Şirketi finansman sorununu bu şekilde çözümlemiş ve inşa çalışmalarında önemli bir zorlukla karşılaşmamıştı. Konya-Bulgurlu arası, demiryolu yapımı için uygun bir bölgeydi. Çalışmalar hızla sürdürüldü. Bağdat Demiryolu'nun ilk 200 kilometrelik bölümü 25 Ekim 1904 tarihinde işletmeye açılmıştı. Kalabalık bir halk topluluğunun katıldığı açılış töreni "kurbanlar kesilerek ve padişaha dualar edilerek ve Konya belediye musikası tarafından terennüm olunan selam havalarını takiben üç defa padişahım çok yaşa denilerek son bulmuştu".[6] Abdülhamit bu açılış töreni münasebetiyle İmparator Wilhelm'e

1904 yılına ait Bağdat Demiryolu tahvili.



PROSPEKT.

Kaiserlich Ottomanische 4%ige Anleihe der Bagdadbahn, Erste Serie

im Nennbetrage von Francs 54.000.000, gleich Mark 44.064.000, gleich £-Sterling 2.160.000, gleich holl. Gulden 25.920.000, gleich Pfund türkisch 2.376.000

Diese Anleihe ist *) von der Kaiserlich Ottomanischen Regierung kraft Irades Seiner Kaiserlichen Majestät des Sultans vom 3. Zilhidje 1321 **) genehmigt und der Kaiserlich Ottomanischen Gesellschaft der Bagdadbahn in Zahlung gegeben worden für den von der Kaiserlich Ottomanischen Regierung nach dem Submissionsabkommen vom 20. Februar 1319 / 5. März 1903 – bestätigten Kilometrischen Zuschuss für die 1040, 200 km lange, von Konia ausgehende Strecke der Eisenbahn Konia-Dardanellen-Persischer Golf, deren Konzession der Anatolischen Eisenbahn-Gesellschaft durch Abkommen vom 20. Februar 1319 / 5. März 1903 erteilt ist.

Die gegenwärtige Anleihe wird in Inhaber-Obligationen von je Frcs. 500 = M. 405 = £ 20 = holl. fl. 240 = Pf. türk. 22 nominal und ihrem Vielfachen ausgegeben und ist in 5.400 Serien zu je Frcs. 10.000 mit Nummern 1 bis 5.400 eingeteilt, wobei jede Serie soviel Abschnitte umfasst, wie die obige Nennbetrag von Frcs. 10.000 erforderlich ist.

Die Einzelheiten über die Abschnitte und ihre Verteilung auf Serien werden in einer Fussnote **) des gegenwärtigen Prospektes angegeben.

Die Obligationen dieser Anleihe sind im ottomanischen Reich für immer von jeder Art Steuer, Abgabe oder Stempel, wie überhaupt von jedem Abzuge befreit. Sie werden bei allen ottomanischen Staatskassen als Sicherstellung oder Bürgschaft angenommen.

Für die regelmässige Zahlung der Zinsen und Tilgungsbeträge, die sich jährlich auf Frcs. 2,207,250.52 belaufen, sowie der Provisionen, der Verluste bei Auswechslungen, der Kosten für Anzeigen usw., die auf der gegenwärtigen Anleihe verhaftet sind, zu sichern, übertrifft und verpfändet die Kaiserlich Ottomanische Regierung ausschliesslich und unwiderruflich bis zur vollständigen Tilgung des Nennbetrages der Obligationen folgende Beträge von den Einkünften, deren Einziehung der Administration de la Dette Publique Ottomane anvertraut ist, nämlich:

auf die Zehnten des Vilajets Adiin eine feste Summe von mindestens . . . . Pf. türk. 12.000
auf die Zehnten des Vilajets Bagdad eine feste Summe von mindestens . . . . „ 12.000
auf die Zehnten des Vilajets Mossul eine feste Summe von mindestens . . . . „ 6.000
auf die Zehnten des Vilajets Dijarbekir eine feste Summe von mindestens . . . . „ 6.000
auf die Zehnten der Sandschaks Urfa und Aleppo eine feste Summe von mindestens . . „ 70.000
zusammen Pf. türk. 106.000 ††)

Hinsichtlich der Ausführung des Abkommens vom 20. Februar/5. März 1903 und seiner Zusätze sind die vertragschliessenden Parteien dahin übereingekommen, dass die Garantiebeträge:

für das Vilajet Adiin aus den Zehnten des Caza Tschermo (Sandschak Saymn),
für das Vilajet Bagdad aus den Zehnten des Caza Hille (Sandschak Diwanie),
für das Vilajet Mossul aus den Zehnten des Caza Mossul (Sandschak Mossul),
für das Vilajet Dijarbekir aus den Zehnten des Caza Mardin (Sandschak Mardin)

erhoben werden.

Die durchschnittlichen Jahreserträge der letzten fünf Jahre betrugen nach Abzug der Verwaltungs- und Erhebungskosten:

Pf. türk. 13.650	für den Caza Tschermo	
„ „ 17.000	„ „ „	Hille
„ „ 10.000	„ „ „	Mossul
„ „ 9.000	„ „ „	Mardin
„ „ 106.318	„ „ Sandschak	Aleppo
„ „ 25.710	„ „ „	Urfa

*) auf Grund des Vertrages vom 20. Februar / 5. März 1903 und der Zusatzverträge vom 20. September / 4. Oktober 1903 und 1./17. Februar 1904

**) 2. Zilhidje 1321 = 2. März 1903 (n. St.)

***) Diese Anleihe ist in Serien eingeteilt, wie folgt:

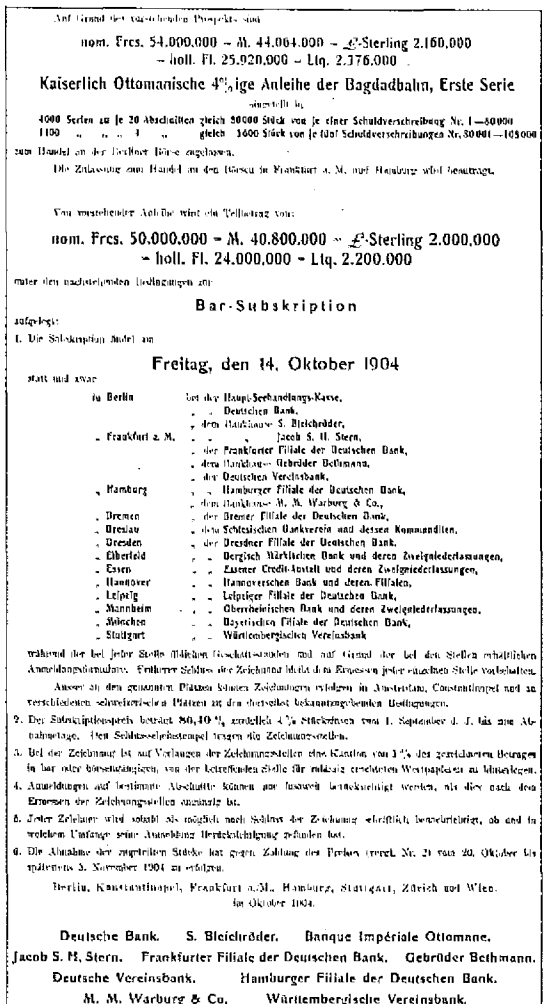
Nummern der Serien	Serien	Abschnitte	Betrag jeder Serie	Gesamtbetrag
0001 — 4000	4000	1	Frcs. 10.000	Frcs. 54.000.000
4001 — 5400	1400	4	„ 10.000	

In jeder Serie enthaltene Obligationen:

Laufende Nr.	Serien	Anzahl der Obligationen in jeder Serie	Abschnitte	Nennbeträge	Gesamtbeträge
00001 — 20000	4000	20	80.000	Frcs. 500	Frcs. 40.000.000 Einzelstücke
80001 — 105000	1400	4	5.600	„ 2.000	„ 14.000.000 Einzelstücke
	5400		85.600		

Jeder Obligation trägt denselben ersten vierzig laufenden Nummern, die Serienummer sowie die Stücknummer innerhalb der betreffenden Serie.

††) Auf Grund eines Kurses von Frcs. 22,75 für 1 Pf. türk. = Frcs. 2.411.500. Nach Artikel 24 des Abkommens vom 20. Februar / 5. März 1903 sind diese Überweisungen für Rechnung der Obligationsanleihe an die Kaiserliche Ottomanische Hauptstaatskasse erfolgt.



Auf Grund des nachstehenden Prospekts sind

nom. Frcs. 54.000.000 = M. 44.064.000 = £-Sterling 2.160.000
= holl. Fl. 25.920.000 = Ltq. 2.376.000

Kaiserlich Ottomanische 4%ige Anleihe der Bagdadbahn, Erste Serie

eingeteilt in

4000 Serien zu je 20 Abschnitten gleich 80000 Stück von je einer Schuldverschreibung Nr. 1—80000
1400 „ „ „ 4 „ gleich 5600 Stück von je fünf Schuldverschreibungen Nr. 80001—105000

zum Handel an der Berliner Börse zugelassen.

Die Zulassung zum Handel an den Börsen in Frankfurt a. M. und Hamburg wird beantragt.

Von vorstehender Anleihe wird ein Teilbetrag von:

nom. Frcs. 50.000.000 = M. 40.800.000 = £-Sterling 2.000.000
= holl. Fl. 24.000.000 = Ltq. 2.200.000

unter den nachstehenden Bedingungen zur

Bar-Subskription

aufgelegt:

1. Die Subskription findet am

Freitag, den 14. Oktober 1904

statt und zwar

in Berlin	bei der Haupt-Seehandlungs-Kasse,
„	„ „ Deutschen Bank,
„ Frankfurt a. M.	„ „ den Bankhäusern S. Bleichröder,
„	„ „ Jacob S. H. Stern,
„	„ der Frankfurter Filiale der Deutschen Bank,
„	„ dem Bankhause Gebrüder Bethmann,
„	„ der Deutschen Vereinsbank,
„ Hamburg	„ „ Hamburger Filiale der Deutschen Bank,
„	„ dem Bankhause M. M. Warburg & Co.,
„ Bremen	„ der Bremer Filiale der Deutschen Bank,
„ Breslau	„ der Schlesischen Bankverein und dessen Kommanditen,
„ Dresden	„ der Dresdner Filiale der Deutschen Bank,
„ Elberfeld	„ „ Bergisch Märkischen Bank und deren Zweigniederlassungen,
„ Essen	„ „ Essener Credit-Anstalt und deren Zweigniederlassungen,
„ Hannover	„ „ Hannoverschen Bank und deren Filialen,
„ Leipzig	„ „ Leipziger Filiale der Deutschen Bank,
„ Mannheim	„ „ Oberrheinischen Bank und deren Zweigniederlassungen,
„ Stettin	„ „ Stettiner Filiale der Deutschen Bank,
„ Stuttgart	„ „ Württembergischen Vereinsbank

während der bei jeder Stelle üblichen Geschäftsstunden und auf Grund der bei den Stellen erhältlichen Anmeldungsformulare. Früherer Schluss der Zeichnung bleibt den Emissionen jeder einzelnen Stelle vorbehalten.

Ausser an den genannten Plätzen können Zeichnungen erfolgen in Amsterdam, Constantinopel und an verschiedenen schweizerischen Plätzen zu den ortsüblich bekanntzugebenden Bedingungen.

2. Der Subskriptionspreis beträgt 80,40 %, zuzüglich 4 % Stückzinsen vom 1. September d. J. bis zum Abnahmetage. Den Schlussscheinstempel tragen die Zeichnungsstellen.

3. Bei der Zeichnung ist auf Verlangen der Zeichnungsstellen eine Kaution von 5 % des gezeichneten Betrages in bar oder börsengängigen, von der betreffenden Stelle für zulässig erachteten Wertpapieren zu hinterlegen.

4. Anmeldungen auf bestimmte Abschnitte können nur insoweit berücksichtigt werden, als dies nach den Ermessen der Zeichnungsstellen angemessen ist.

5. Jeder Zeichner wird sobald als möglich nach Schluss der Zeichnung schriftlich benachrichtigt, ob und in welchem Umfange seine Anmeldung Berücksichtigung gefunden hat.

6. Die Abnahme der zugeteilten Stücke hat gegen Zahlung des Preises inkrl. Nr. 20 vom 20. Oktober bis spätestens 5. November 1904 zu erfolgen.

Berlin, Konstantinopel, Frankfurt a./M., Hamburg, Stuttgart, Zürich und Wien.
im Oktober 1904.

Deutsche Bank. S. Bleichröder. Banque Impériale Ottomane.
Jacob S. H. Stern. Frankfurter Filiale der Deutschen Bank. Gebrüder Bethmann.
Deutsche Vereinsbank. Hamburger Filiale der Deutschen Bank.
M. M. Warburg & Co. Württembergische Vereinsbank.
Schweizerische Kreditanstalt. Wiener Bank-Verein.

1904 yılına ait 1. seri Bağdat Demiryolu tahvilinin borsa broşürü.

telgraf çekerek bir kez daha teşekkür etmiş ve iki ülkenin dostluğunun altını çizmişti. Sultan "haşmetli" imparator ile aralarında "mevcut olan dostane münasebat ve hissiyata" değindikten sonra "Zat-ı âlilerinin lutfen iki defa İstanbul'u ziyaretle vaki olan memnuniyyetini şu sırada dahi tekrar" etmekten sevinç duyuyordu. Ayrıca "işbu hattın inşaatıyla meşgul olan" mühendis ve uzmanların "mahirane ve müstakimane sarf eyledikleri mesai sebebiyle" hattın her bakımdan mükemmel olduğunu belirtiyor ve "kendilerini hizmet ve ehliyetlerini takdiren madalyalarla taltif" edeceğini sözlerine ekliyordu.[7]

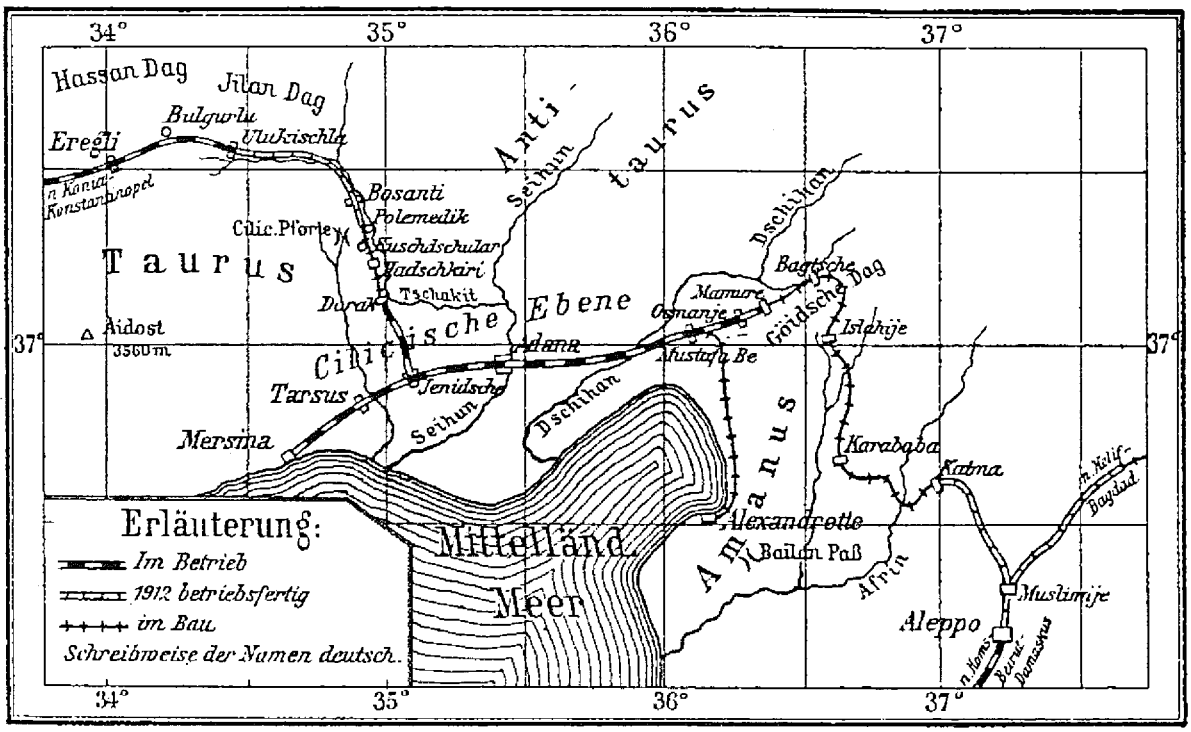
Konya-Bulgurlu hattı kolaylıkla tamamlanmış, üstelik Demiryolu Şirketi'ne umulmadık ölçülerde kâr bırakmıştı. Osmanlı hükümetinin ödediği kilometre garantisi, inşaatın maliyetini bütünüyle karşıladığı gibi, tahvil satışından sağlanan komisyonlarla birlikte altı milyon frank kazanç elde edilmişti. Birinci bölümün süratle inşa edilebilmesi ve üzerinden tek bir tren geçmeden umulanın üzerinde kâr bırakması,

Bağdat Demiryolu inşaatının hızla ilerleyebileceği beklentisini yaratmıştı. Ancak böyle bir beklenti içinde olanlar çok geçmeden yanıldıklarını anlayacaklardı. İlk 200 kilometrelik bölüm 19 ayda tamamlanmıştı, ancak bundan sonraki beş sene içinde demiryolunda hiçbir gelişme olamamıştı. Bir sonraki 38 kilometrelik hat, 1911 yılı ortalarında yapılabilmişti.[8]

Bağdat Demiryolu inşaatının yıllar boyu durmasının birbiriyle iç içe geçmiş iki önemli nedeni vardı. Biri iktisadi diğeri siyasi ağırlık taşıyan bu nedenler, finansman güçlükleri ve diğer emperyalist güçlerin engellemeleriydi. Bağdat Demiryolu'nun tamamlanabilmesi için yaklaşık 600 milyon franklık bir sermayenin gerekli olduğu, Alman para piyasasının tek başına bu sermayeyi sağlamasının olanaksızlığı, Deutsche Bank yetkililerince defalarca vurgulanmıştı. Osmanlı İmparatorluğu da kilometre başına 16.500 frank ödeyecek durumda değildi. Konya-Bulgurlu hattı için çıkarılan ilk dönem Bağdat Demiryolu tahvillerinin faiz ve itfa bedelleri, Osmanlı maliyesinin belini bükmeye yetiyordu. Bu durumda Osmanlı Devleti'nin yeniden 50-60 milyonluk istikraz yapması olanaksızdı. Demiryolunun Konya'dan Basra Körfezi'ne kadar inşa edilmesi durumunda, Osmanlı Devleti'nin kilometre garantisi, işletme garantisi biçimindeki yıllık ödeyeceği miktar 31 milyon franka ulaşacaktı.[9] Bunun yanı sıra kimi Alman diplomatları, Merkez Bankası'nın söz verdiği desteği vermekten kaçındığından da şikâyet ediyorlardı.[10]

Konya-Bulgurlu hattının kolaylıkla tamamlanabilmesinin en önemli nedeni, bölgenin coğrafi açıdan demiryolu yapımına son derece elverişli olmasıydı. Bu nedenle yapım sürecinde mühendislik sorunlarıyla karşılaşılmamış, demiryolunun maliyeti düşük tutulabilmişti. Oysa Toros ve Amanos dağlarının tünellerle aşılması önemli teknik problemleri ve dolayısıyla finansman sorunlarını beraberinde getiriyordu.[11] Adana ile Halep arasındaki Amanos dağlarını aşmak

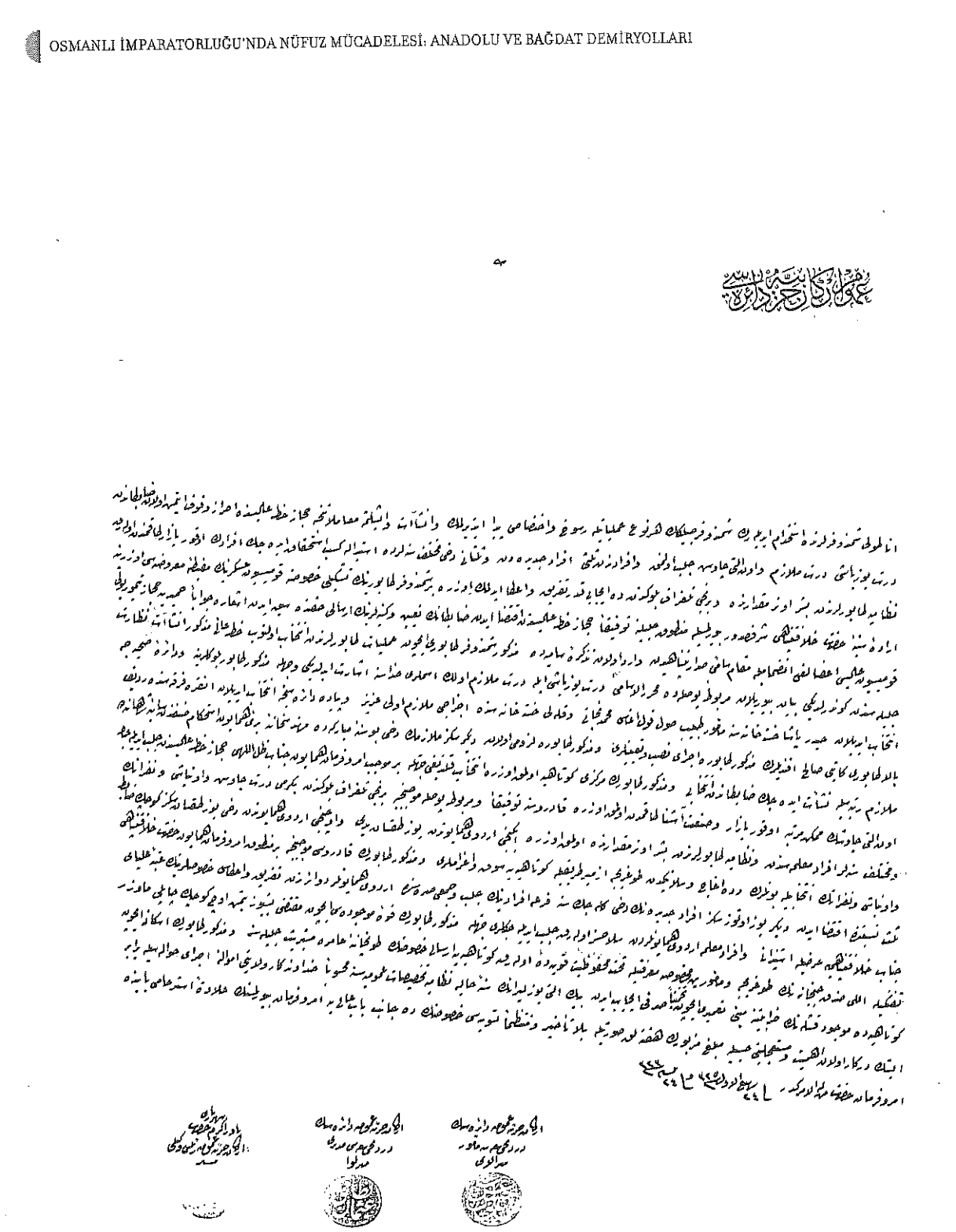
1904 yılında Ereğli İstasyonu'nun açılış töreni.



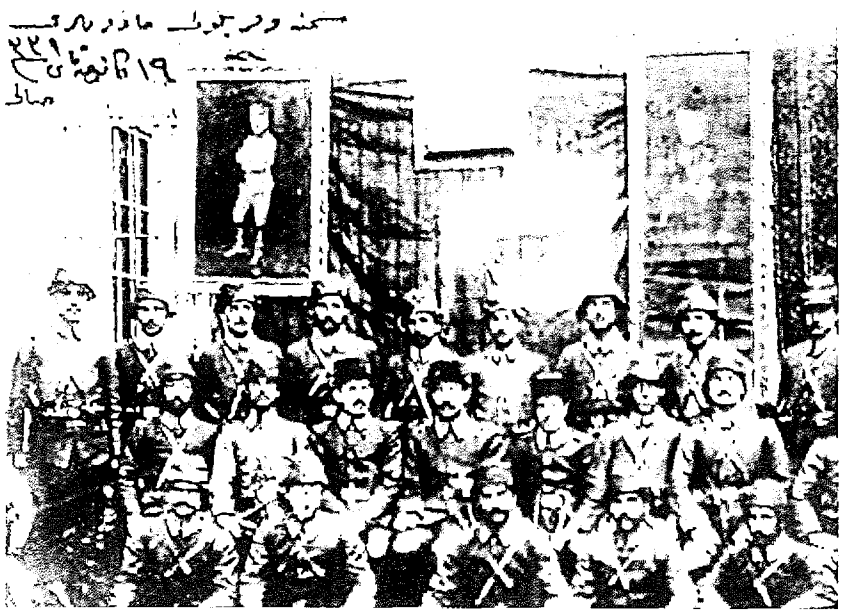
Bağdat demiryolunun en zorlu bölümü olan Toros ve Amanos dağlarını hangi noktalarda aşacağını gösteren harita.

için yaklaşık beş kilometrelik bir tünel inşa edilecekti.[12] Toroslar'ın üç bin metre yükseklerinde, "yılan gibi kıvrılan kayalıklarda" çalışmaların sürdürülmesi; Fırat üzerinde köprü kurma zorunluluğu benzeri güçlüklere örnek olarak gösterilebilir.[13] İnşaatın bu aşamasında 130 kilometrelik hat boyunca maliyeti yaklaşık 500-600 bin frank tutarında altyapı çalışmalarının tamamlanması gerekliydi.[14] Bu arada 1907 yılında Hicaz Demiryolu deneyiminden esinlenilerek ilginç bir uygulamaya gidildiğini görüyoruz. Başta Hicaz olmak üzere muhtelif demiryolu hatlarında tecrübe kazanmış çeşitli rütbelerde subay ve askerlerden oluşan "şimendüfer taburları" oluşturulmasına karar verilmişti. Bu taburlara askeri erkân dışında mühendis, doktor, eczacı, kâtip, mülazım gibi değişik meslek kesimlerinden de uzmanlar katılacaktı.[15]

Bütün bu güçlüklerin aşılması iki önkoşula bağlı görülüyordu. Birincisi, Deutsche Bank Genel Müdürü Siemens'in çabalarını devam ettirerek, demiryoluna yabancı sermaye katılımını sağlamaktı. Öte yandan Osmanlı maliyesini gerekli garanti ödemelerini yapabilecek duruma getirmek gerekiyordu. Aslında ikinci koşul ilkinin gerçekleştirilmesine bağlıydı. Bilindiği gibi Osmanlı gümrük vergilerinin artırılma çabası, sürekli olarak İngiltere tarafından engellenmekteydi. Eğer İngilizlerin demiryoluna katılması sağlanırsa bu engelleme kendiliğinden ortadan kalkabilecekti.



1907 yılında Hicaz Demiryolu deneyiminden esinlenilerek Başta Hicaz olmak üzere muhtelif demiryolu hatlarında tecrübe kazanmış çeşitli rütbelerde subay ve askerlerden oluşan "şimendüfer taburları" kurulmasına karar verilmişti. Bu taburlara askeri erkân dışında mühendis, doktor, eczacı, kâtip, mülazım gibi değişik meslek kesimlerinden de uzmanlar katılacaktı. (Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reis Vekili başkanlığında bir heyetin bu konudaki raporu.) B.O.A., *Y. MTV*, 297/126.



Bağdat hattı için model alınan Hicaz demiryolu şimendüfer taburlarından biri.

1 Willy Reibel, *Die Gründung auslaendischer Eisenbahnunternehmungen durch Deutsche Banken*, Düsseldorf, 1934, s. 66, 67.

2 Hans Meyer Heinrich, *Philipp Holzmann Aktiengesellschaft im Wandel von Hundert Jahren*, Frankfurt, 1949, s. 251.

3 "... mezkûr mukavelenamenin 1. maddesi mucibince hükümet-i seniyye 2.376.000 Osmanlı Lirası veya 54.000.000 Frank veyahut 44.064.000 Mark veya 2.160.000 Sterlin veyahut 25.920.000 Felemenk Filorini ra'sü'l-mal itibarisiyle beheri 22 Osmanlı Lirası veya 500 Frank yahut 408 Mark veya 20 Sterlin veyahut 240 Felemenk Florini kıymet-i itibarisinde hamiline ait olarak 108.000 kıt'a tahvil ihraç edeceği ve istikraz-ı mezkûr %4 faizli Bağdad Demiryolu 1. kısmı istikraz-ı Osmanisi unvanını haiz olacağı...", *B.O.A.*, Y. A. Res., 127/23.

4 Hariciye Nezareti'ne 6/19 Teşrinievvel Tarihiyle Rusya Sefareti'nden Varid Olan 564 Numaralı Takririn Tercümesidir, *B.O.A.*, Y. EE, 1/31. Ayrıca bkz. *B.O.A.*, Y. EE, 1/30 ve Y. EE, 1/32. Hariciye Nezareti'nin tezkiresi için bkz. *B.O.A.*, Y. EE, 1/34.

5 Maliye ve Ticaret ve Nafıa Nezaret-i Aliye-i Celileleri'ne, *B.O.A.*, BEO, 208527. Aynı konuda, Ticaret ve Nafıa Nezareti'nin Tezkiresi, *B.O.A.*, Y. EE, 1/26.

6 *B.O.A.*, Y. PRK. EV, 4/34.

7 *B.O.A.*, Y. PRK. NMH, 9/56.

8 Reinhard Hüber, *Die Bagdadbahn*, Berlin, 1943, s. 45.

9 Anton Mohr, *Der Kampf um Türkisch Asien, die Bagdadbahn*, Meissen, tarihsiz, s. 51.

10 Viskonsül Rosen'in 11.2.1904 tarihli raporu, Hayfa, *Pol. Archiv*, Türkei 152.

11 Şirketin 1908 yılının Mart ayında bu zorlu bölümün inşasına yönelik masrafların karşılanması konusunda yaptığı teklif Babıâli tarafından mukavele şartlarına aykırı bulunduğundan reddedilmişti. Ticaret ve Nafıa Nezaret-i Celilesi'ne, *B.O.A.*, BEO, 246529.

12 F. Frech, "Die Taeler des Taurus and die Linie der Bagdadbahn", *Die Naturwissenschaften*, Sayı 8, (1913), s. 62.

13 E. Hoffmeister, "Die Bagdadbahn", *Deutsche Rundschau*, Sayı 6 (1909), s. 323.

14 Eisenbahn and Komminikationsbauten, dann Kulturarbeiten in der Türkei mit Abschluss des Jahres 1909, *Staatsarchiv Wien*, Ad. Registratur, F 19/32.

15 Örnek olarak "Haydarpaşa Hastahanesi'nden ...sol kolağası Mehmet Necati ve Kuleli Hastahanesi'nden eczacı mülazım-i evveli Aziz ...Mühendishane-i Berri-i Hümayun istihkam sınıfından...1. Telgraf bölüğünden 24 çavuş ve onbaşı" celp edilmesi kararlaştırılanlar arasındaydı. Hicaz hattı ahalisinden celp edilecek 16 çavuşun mümkün mertebe okur yazar ve sanata aşina olmaları isteniyordu. *B.O.A.*, Y. MTV, 297/126.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

1908 Yılında Kaçan
Uzlaşma Fırsatı

28

ATMOSFERİN ZEHİRLENMESİ: ÇIKAR GRUPLARI VE MİLLİYETÇİLİK

Biri –Burke miydi?– basının dördüncü kuvvet olduğunu söylemişti. O zamanlar için doğruydu bu, kuşkusuz. Fakat halihazırda basın tek güç. Öbür üçünü yemiş durumda. Zamanın Efendileri hiçbir şey söylemiyorlar, Ruhun Efendilerinin söyleyecek bir şeyleri yok, Avam Kamarası'nın da söyleyecek bir şeyi yok ve söylüyor. Gazeteciliğin hükümranlığı altındayız.

Oscar Wilde

İkinci bölümde, 1901 yılı boyunca Bağdat Demiryolu'nun uluslararası nitelik kazanması yolunda atılan adımlar incelenmişti. Fransa aracılığı ile Rusya'ya ortaklık önerilmiş; İngiltere de Ön Asya'daki başlıca rakibinin katılım olasılığının belirmesi üzerine ilk kez girişime yakınlık duymaya başlamıştı. Politik düzeyde aranın yumuşamasından yararlanan Alman ve İngiliz kapitalistleri, ortaklık konusunda ciddi adımlar atmışlardı.

1903 yılının Şubat ayı başlarında İngiliz işadamları Clinton Dawkins ile Ernest Cassel Bağdat Demiryolu'na ortak olma amacıyla bir araya gelmiş ve bu konuda Dışişleri Bakanı Lansdowne'ın desteğini almışlardı.[1] Cassel'in Alman kökeni ve Dawkins'in gemicilik şirketi Morgan'la ortaklığı nedeniyle yaratacakları olumsuz imaj göz önüne alınarak, kamuoyunun daha güven duyacağı bir isim aranmış ve Lansdowne'ın aracılığıyla Baring Brothers Şirketi yöneticilerinden Lord Revelstoke İngiliz girişimcilerin temsilcisi olmuştu.[2] İngiliz yatırımcılar karar vermeden önce, hükümetin desteğini arkalarına aldıklarından emin olmak için bazı koşullar öne sürmüşlerdi. Hindistan postasının, ortak olacakları demiryolu ile nakledilmesi ve İngiliz hükümetinin Osmanlı gümrüklerinin artışına engel olmaması bu koşullar arasındaydı. Lord Lansdowne bu taleplere kişisel olarak olumlu yaklaştığını, hükümetin de aynı tavır içinde olacağını umduğunu belirtmişti.[3]

18 Şubat tarihinde Alman ve Fransız girişimciler bir araya gelerek İngilizlerin eşit katılım taleplerini de dikkate alarak bir çözüme ulaşmışlardı. Varılan anlaşmaya göre demiryolunun yapımına, yönetimine ve işletilmesine Alman, Fransız, İngiliz kapitalistleri yüzde yirmi beşer hisse ile katılacaklardı. Yüzde on beş diğer ortaklara bırakılırken, kalan yüzde on Anadolu Demiryolu Şirketi'nin payına düşecekti. Yeniden oluşacak olan 30 kişilik yönetim kurulunda her ülke sekizer üye ile temsil edilecek, Osmanlı hükümeti ile Anadolu Demiryolu Şirketi'nin de toplam altı temsilcisi olacaktı.[4] Potansiyel İngiliz ortaklarla bu taslak doğrultusundaki görüşmeler olumlu sonuçlanmış, Nisan ayı başında İngiltere Başbakanı Balfour, Dışişleri Bakanı Lansdowne, İngiliz bankerlerin temsilcisi olarak Revelstoke ve Deutsche Bank adına Gwinner, Lord

Arthur James Balfour'un William Roberts Ellis imzalı portresi.

Mount Stephen'in evinde toplanarak, Bağdat Demiryolu'na İngiliz sermayesinin katılma koşullarını onaylamışlardı. Lord Lansdowne ve Balfour bankerlere, demiryolu yapımında İngiliz hükümetinin desteği konusunda teminat vermişlerdi.[5]

Ancak bu konu İngiliz parlamentosunda görüşülürken evdeki hesabın çarşıya uymadığı anlaşılmış, İngilizlerin Bağdat Demiryolu'na ortaklığı düşüncesi büyük tepkiyle karşılanmıştı. Muhalif parlamenterlerin dayandıkları tezler; demiryolu yapılırsa Hindistan yolunun güvenliği için büyük önem taşıyan Mısır ve Basra Körfezi'ndeki İngiliz hâkimiyetinin tehlikeye düşeceği, bölgeye demiryoluyla birlikte Almanya'nın iktisadi ve siyasi nüfuzunun yayılacağı gibi bilinen iddialardı.

Aslında bu tür iddialardaki gerçek payı yadsınamaz. Hele bu iddiaları tümüyle yadsıyarak, Almanya'nın salt ticari amaçla böyle bir işe giriştiğini savunacak kişi, herhalde en son Balfour olabilirdi. Balfour dünyanın ilk modern emperyalist gücü olan İngiltere'nin başbakanıydı ve emperyalist yayılma yöntemlerini onun kadar iyi bilen az kişi olmalıydı. Onun anlatmak istediği, İngilizler katılsa da katılmasa da, Alman ve Osmanlı yöneticileri anlaştıklarına göre, demiryolunun eninde sonunda yapılacağıydı. Artık tartışılması gereken bu girişime katılarak onu kontrol altında tutmanın mı yoksa tamamen dışında kalmanın mı İngiliz çıkarları açısından daha yararlı olacağı sorusuydu. Ancak Balfour'un bu düşüncelerini ısrarlı bir biçimde savunmasına ortam müsait değildi. Kamuoyuna, Bağdat Demiryolu'nun çıkarlarını zedeleyecek olan kimi sermaye çevreleri ve onlarla ilişkili bazı siyasiler ile basının pompaladığı aşırı milliyetçi ve Bağdat Demiryolu'na karşı düşmanca duygular hâkim olmuştu.

Bağdat Demiryolu'na ilk atak Aydın Demiryolu'nun da sözcülüğünü yapan muhafazakâr milletvekili Gibson Bowles'dan gelmişti. Bowles, Avam Kamarası'nın 7 Nisan tarihli oturumunda başbakanın cevaplaması isteğiyle Bağdat Demiryolu'na İngiliz müteşebbislerin katılımı konusunda ne gibi gelişmeler olduğu bağlamında ayrıntılı bir soru önergesi vermişti. Balfour taraflar arasında herhangi bir resmi görüşmenin yapılmadığını vurgulayarak, İngiliz, Fransız ve Alman müteşebbisler arasında bazı müzakerelerin olduğunu, İngilizlerin eşit katılımı önkoşul olarak ileri sürdüklerini ve bu tür görüşmelerin hiçbir biçimde hükümeti bağlamadığını belirtmişti. Buna rağmen eğer eşit katılım ilkesi kabul edilirse İngiliz sermayesinin bu girişime ortak olmasına kendilerinin de olumsuz bakmayacağına da değinmişti. Ancak kaygılanacak bir durum yoktu, zira hükümet konu üzerinde dikkatle durmaktaydı.[6]

Balfour'un bu kaçamak yanıtından tatmin olmayan Bowles ertesi gün Kamara'da yeniden söz aldı ve Bağdat Demiryolu'nun bir Alman girişimi olduğunun altını çizerek bunun bölgedeki İngiliz hatlarına büyük zarar vereceğini vurguladı. Ayrıca Bağdat Demiryolu'nun kilometre garantilerinin ödenmesinin Osmanlı gümrüklerinin artırılmasıyla mümkün olabileceğini ve bu artıştan en çok İngiliz ticaretinin zarar göreceğini de sözlerine eklemişti. Muhafazakâr milletvekili İstanbul'daki viskonsül Sarrel'den alıntı yaparak, Almanların 1893 yılından beri İngilizlerin aleyhine Anadolu'daki ticaretlerini geliştirdiklerini, bu demiryolu desteklenirse bu eğilimin daha belirgin biçimde ortaya çıkacağını da vurgulamıştı. Ayrıca "Alman girişimcilerinin eteklerine yapışmak" olarak nitelediği Bağdat girişimine katılım görüşmelerinin, Rusya ile Anadolu üzerine sürdürülen müzakerelere de zarar vereceğini iddia etmişti.

Balfour yanıtında, kendilerinin "Alman girişimcilerinin eteklerine yapışmak" gibi bir niyetlerinin olmadığını belirttikten sonra, Bağdat Demiryolu teşebbüsüne katılım konusundaki görüşlerini oldukça net bir biçimde ortaya koymuştu. Kendileri istese de istemese de bu demiryolu er ya da geç nasıl olsa yapılacaktı. Bu koşullar veri kabul edilmek zorunda olunduğuna göre, Hindistan'a uzanacak bu en kısa yolun, salt Fransız ve Alman denetimine bırakılması doğru mu olacaktı? Üstelik eğer girişime ortak olunursa demiryolunun bitiş noktası, artık İngilizlerin himayesine girdiği açıkça belli olan Kuveyt şeyhinin topraklarında kurulabilir, böylece olan biteni denetim olanağı da artardı. Bütün bunların dışında, konuya ekonomik açıdan yaklaşılırsa, son derece zengin maden ve yeraltı kaynaklarının bulunduğu bir güzergâhtan geçecek olan demiryolundan ve demiryolunun sağlayacağı ticaret artışından elde edilecek kârlara ortak olmak mı, yoksa bu kârları tümüyle Alman ve Fransız kapitalistlerine bırakmak mı daha akılcı olacaktı?[7]

Ertesi günkü *The Times* gazetesi konu hakkında üç ayrı haber/yorum yayımlamıştı. Bunlardan ilkinde parlamentoda yapılan görüşmeler yorumsuz aktarılıyordu. Ancak bir diğer makale tümüyle başbakanın Bağdat Demiryolu üzerine Bowles'a verdiği yanıtın eleştirisine ayrılmıştı. Yazar hükümeti başlarını derde sokacak bir biçimde Almanlarla anlaşma girişiminde bulunmaması konusunda uyarıyor, ikinci bir Süveyş Kana-

Aydın Demiryolu'nun sözcülüğünü yapan muhafazakâr milletvekili Gibson Bowles'un Vanity Fair *dergisinde 1899'da basılmış bir karikatürü.*

lı yanlışını İngiliz ulusunun kaldıramayacağını belirtiyordu. Ellerinin henüz serbest olduğuna inandıklarını söylüyor ve ellerini bağlamadan önce mutlaka Hindistan yönetimi ile ordu ve donanmanın görüşlerinin alınması gerektiğinin altını çiziyordu. İran Körfezi'nin kendileri için önemini vurguladıktan sonra bu bölgede "sadece ayrıcalıklı değil aynı zamanda tekel konumundaki" pozisyonlarını asla kaybetmemeleri gerektiğini savunuyor ve Kuveyt şeyhi ile yaptıkları anlaşmanın kendileri için bir koz olduğunu da sözlerine ekliyordu. Yazıda ayrıca süreyi kısaltacağı için önerildiği gibi Hindistan postasının Bağdat Demiryolu ile taşınması yerine, ellerindeki mevcut gemi ulaşımını geliştirmelerinin, yani "Peninsular and Oriental Steam Navigation Company"nin gemilerinin hızını artırmanın çok daha akılcı olduğu vurgulanıyordu.[8]

Aynı gün yayımlanan Bağdat muhabiri kaynaklı diğer yazıda ise, İngilizlerin bu bölgede gösterdikleri 60 yıllık özverili çalışmalardan bahsetmeden Basra Körfezi'ne uzanacak bir demiryolunun gündeme getirilemeyeceği vurgulanıyor ve giriş babında geçmişe bir yolculuk yapılıyordu. Daha sonra yazar, hattın güzergâhındaki kentlerde yaşayan nüfusu ve bu nüfusun yaşam koşullarını irdeleyerek yapılacak yatırımın uzunca bir süre karşılığını alamayacağını iddia ediyordu. Ayrıca demiryolunun maliyetinin ancak gümrük vergilerinde yeni bir artış sağlanarak karşılanabileceğini ve bu yükün de birinci derecede bu bölgede en büyük ticaret hacmine sahip olan İngiliz tacirlerini olumsuz yönde etkileyeceğini ileri sürüyordu. Bu nedenle Basra Körfezi'nde statükonun korunabilmesi için, hattın Bağdat'tan sonraki bölümünün kendilerine devredilmesinin gerektiğini belirtiyordu. Yazar bir önceki yazıda önerilen Peninsular şirketinin gemilerinin hızının artırılması görüşünü de desteklemekteydi.[9]

The Times gazetesinde ertesi gün yayımlanan bir haber yorumda ise Almanya'da Balfour'un konuşmasının nasıl hoşnutlukla karşılandığı, *National Zeitung* ve *Vossische Zeitung* gazetelerinden örnekler verilerek anlatılıyordu. Söz konusu gazetelerde, bu konuşmanın Bağdat Demiryolu'nun öteden beri iddia edildiği gibi politik amaçlar taşımayıp sadece iktisadi bir girişim olduğunun anlaşıldığından söz ediliyor, İngiltere'de yaratılmaya çalışılan "germanofobi"nin anlamsızlığından dem vuruluyordu. *The Times*'ın bu haberdeki amacı Balfour'un tezlerinin Almanlara yaradığının dolaylı yoldan anlatımıydı.[10]

Bir sonraki gün aynı gazete, yine birçok yazısını Almanya ve Bağdat Demiryolu konularına ayırmıştı. Yazılarından birinde, "Almanya kendini izole edilmiş hissediyorsa nedeni kendi agresif politikasıdır" tezi işlenmekteydi.[11] Bir diğer yazıda İstanbul'daki İngiliz viskonsülünün raporuna dayanılarak Osmanlı gümrüklerinin İngiliz ticaretine gerçekte istatistiklere geçen değerlerin üzerinde yük getirdiği gösterilmeye çalışılmıştı.[12] Bir diğer yazı Balfour'un konuşmasının İngiltere'de kaygı, Almanya'da ise memnuniyet yarattığını vurguluyordu. Yazar, Balfour'un henüz hiçbir uzlaşmanın söz konusu olmadığını söylediğini belirtirken, Alman gazetesi *Börsen-Courier*'in İngiliz katılımının ve terminus olarak Kuveyt'in belirlenmiş olduğunu yazdığından dem vurarak, başbakanın gerçeği sakladığını ima ediyordu.[13]

Gazete aynı tarihli nüshasında yani Balfour ile Bowles arasındaki tartışmadan hemen üç gün sonra, Bağdat Demiryolu aleyhine yayımladığı makalelerinden bir diğerinde İstanbul'daki Viskonsül Waugh'u referans göstererek ilginç bir iddiada daha bulunuyordu. Bu iddiaya göre Bağdat Demiryolu sözleşmesi, girişimin Almanların denetiminde kalmasını garanti edecek şekilde

düzenlenmişti. Bir başka ifadeyle, sonradan katılacak yabancı sermaye, demiryolunun Deutsche Bank tarafından kontrolünü değiştiremeyecekti. Ayrıca bu yazıda İngilizler Haydarpaşa Limanı'nda iskele vergisi ödeyecekken, Alman tacirlerin bu vergiden muaf olacaklarından dolayı haksız rekabetin ortaya çıkacağı savunulmuştu.[14]

Viskonsülün raporu *The Times*'da yorumlandığı gibi parlamentoda da Bowles tarafından soru önergesi olarak verilmişti.[15] Konu 14 Nisan tarihli *The Times* gazetesinde yine aynı milletvekili tarafından bir kere daha gündeme getirilmişti. Bowles bu kez Almanların Bağdat hattı sayesinde Basra Körfezi'nde hâkim duruma geleceklerini iddia ediyordu. Bowles, Bağdat Demiryolu konusundaki bilinen tezlerini –kilometre garantisi, Osmanlı gümrüklerinin artışının İngiliz ticaretine etkileri, İngiliz hatlarıyla rekabeti– yineledikten sonra, ancak demiryolunun Musul veya Bağdat'tan Basra Körfezi'ne kadar olan bölümünün kendilerine bırakılması koşuluyla desteklenmesinin düşünülebileceğini belirtmişti.[16] Aynı gün Petersburg muhabiri kaynaklı bir diğer yazıda *Novoye Vremya* gazetesinden alıntılarla, Rusya'nın Bağdat Demiryolu'na olan muhalefeti ve Balfour'un konuşmasının olumsuz yankıları aktarılıyordu.[17] Birazdan görüleceği gibi Bağdat Demiryolu muhaliflerinin sürekli tekrarladığı tezlerden biri de, Rusya ile gereksiz yere aralarının bozulacağı iddiası idi.

Bağdat Demiryolu'na karşı açılan kampanyanın baş aktörlerinden *The Times* gazetesi bombardımana 18 Nisan tarihinde yayınladığı üç yazı ile devam etmişti. Uzun ve oldukça ayrıntılı başyazıyı kaleme alan editöre göre, Bağdat girişiminin sadece iktisadi nitelik taşıdığını iddia edenlerin amacı girişime katılma yanlısı gerekçe yaratmaktı. Gerçekte ise Bağdat girişiminde iktisadi ve siyasi boyut iç içe geçmişti. Fransızlar bu girişime ortak olmak istemekte kendilerince haklı nedenlere sahipti. Zira İzmir-Kasaba ve Mersin-Adana hatları Bağdat demiryoluna bağlanarak büyük bir şebekenin parçası haline gelecekler ve bu yüzden gelirlerini önemli ölçüde artıracaklardı. Oysa İngilizlerin işlettiği İzmir-Aydın hattı izole edilmiş vaziyette kalacaktı. Ayrıca eğer Balfour'un iddia ettiği gibi kendileri katılsalar da katılmasalar da demiryolu nasıl olsa inşa edilecekse, Gwinner neden yana yakıla İngiliz sermayesini ortak etmeye çalışıyordu? Editöre göre zaten İngiliz kapitalistler de girişime katılma konusunda pek istekli değildi, onları hükümetin politikası bu işe yönlendiriyordu. Bunların yanı sıra girişimin yönetiminde eşit

THE BAGHDAD RAILWAY.

TO THE EDITOR OF THE TIMES.

Sir,—The German scheme for a German railway from Haidar-Pasha, on the Bosporus, through Asia Minor and Mesopotamia to Basra, at the head of the Persian Gulf, known as the Baghdad railway, and the German desire to obtain British capital for it, seem to have aroused a special interest and a special sympathy in his Majesty's Government. This was hardly to be expected after Mr. Vice-Consul Sarell's very damaging official report of this railway whereon I founded a warning to my countrymen, published by you on September 20 last, not to be too eager to jump at the German scheme.

It cannot but be called a German scheme for a German railway, in spite of Mr. Balfour's declaration that it is not such, made in his written answer to me of Wednesday last, and his statements in debate to the same effect on the same day. For Mr. Vice-Consul Waugh's report of March 9, 1903, received at the Foreign Office on March 16, but only issued, as it happened, the day after that debate, clearly shows that it is in all respects essentially German, that, when he denied this, Mr. Balfour must have been ignorant of the report, and that, being thus misled himself, he—of course quite unintentionally—misled the House of Commons. How Lord Cranborne, who sat beside Mr. Balfour during the debate, and who had had this report before him for 25 days, could have failed to communicate it to his chief, and thus to prevent the unintentional deception, is hard to understand.

Gibson Bowles'un The Times *gazetesinde 14 Nisan 1903'te yayımlanan mektubunun giriş bölümü.*

pay alma konusu da bir yanılsamadan ibaretti. Zira önerilen sandalye dağılımında Anadolu Demiryolu Şirketi'nin ayrıca temsil edilecek olması ve Avusturya ile İsviçreli bankerlerin gerçekte Alman bankerlerle yakın ilişkileri, Bağdat Demiryolu yönetiminin Almanların kontrolünde kalmasını sağlayan yöntemlerdi. Üstüne üstlük yönetim kurulu başkanı da Alman tabiyetinden olacaktı. Editör, yabancı ve kendilerine rakip bir demiryolunu desteklemektense, İngiliz gemilerinin hızını artıracak önlemlerin alınması konusunda da daha önce yazılanlara katılmaktaydı. Bunların dışında Rusya'nın Bağdat hattına olan nefreti bilinmekteydi. Dolayısıyla yazara göre bu girişime katılmanın Rusya ile arayı bozmaya değecek kadar yararı olmadığı açıktı.[18]

Gazete zaten aynı nüshasında Rusya'nın Bağdat Demiryolu'na olan muhalefetinin boyutunu göstermek için ayrı bir yazı yayımlamıştı. Bu yazıda Rusya'nın Avrupa'dan Asya'ya uzanacak olan Bağdat demiryolunun tamamlanmasını görmektense, Osmanlı İmparatorluğu'nu bir savaşa yönlendirecek provokasyonlara bile kalkışabileceği iddia edilmekteydi.[19] *The Times*'ın Paris muhabiri ise Fransız *Éclair* ve *L'Information* gazetelerinin İngiliz basınının savunduklarına benzer tezlerle girişime muhalefet ettiğini haber veriyordu.[20]

The Times'ın yine 18 Nisan tarihli nüshasında editöre yazılmış üç mektup yayımlanmıştı. Bunlardan birini Lynch Brothers Şirketi'nin patronu H. F. Lynch göndermişti. Çıkarları gereği Bağdat Demiryolu'na en sert muhalefeti Lynch kardeşlerin gemicilik şirketi adına H. F. Lynch'in yapması son derece doğaldı. Lynch yazısında, parlamentoda Bowles, C. Dilke, J. Walton gibi bazı güçlü seslerin gerçeği dile getirdiklerinden, ancak onların çığlıklarının vahşi doğada kaybolduğundan şikâyet ediyordu. Lynch'in tezleri şimdiye kadar muhaliflerden aktardığımız görüşlerin bir toplamı olduğundan –Bağdat Demiryolu'nun Alman niteliğinin sözleşme ile garanti altına alınmış olması, Mezopotamya'daki İngiliz çıkarlarına ölümcül zararlar vereceği, hattın sırf Alman sermayesiyle tamamlanamayacağı, Rusya ile sorunlar yaşanacağı vb– ayrıntılarına girmek gerekmiyor.[21] *Indian Mail* imzalı bir diğer mektup,

TO THE EDITOR OF THE TIMES.

Sir,—The answer of the Prime Minister to Mr. T. G. Bowles on the 8th inst. defining the attitude of our Government towards the proposed Mesopotamian railway, and enumerating certain suggestions for co-operation in that scheme which are under the consideration of Government, is calculated, together with the remarks with which Mr. Balfour accompanied this statement, to arouse a feeling of anxious concern in more than one quarter. My own standpoint towards this question is quite uncoloured by party bias; I speak as a traveller who has covered the ground to be crossed by the railway, as a member of a family which has laboured for three generations and not without success to spread British influence and British commerce in that region; we owe our maps of the country very largely to one among them, while another was for a long period the *de facto* ruler of it, supported in Baghdad by a regiment of Indian soldiers and maintaining his communications with India by means of vessels of the Indian Government plying on the great Mesopotamian rivers. *Fortunati nimium, sua si bona norint* is a motto that might be applied to the successive British Governments that have thrown away many of the results of these peaceful conquests. There remains the trade, which even now is almost exclusively conducted with Great Britain, and contributes to support thousands of British homes, notably in Manchester. Remain too the steamers on the rivers through the operations of which rare settlements of mud huts have been converted into flourishing towns bringing in large revenues to the Turkish Government. I think I may therefore claim a hereditary interest in the country, and one which has been enhanced by all that I have learnt in the course of wide travel in this and the adjacent lands. And perhaps I may therefore count, if not upon the agreement, at all events upon the sympathy and consideration of a statesman in whom these qualities are so conspicuous—Mr. Balfour. A wrong decision in a matter of the importance of this railway project will entail consequences too momentous to be undone.

Let me premise my remarks with a few general reflections, not altogether, I am sorry to say, of a reassuring nature. It seems that this question will be decided by the powers above without consulting those who have made a special study of such problems in their relation to the British position as a whole in the countries west of India. That might pass as part and

The Times'ın 18 Nisan 1903 tarihli nüshasında Bağdat Demiryolu konusunda yayımlanan üç mektuptan H. F. Lynch'in imzasını taşıyan ilki.

bir kez daha demiryolunun Hindistan postasını çabuklaştıracağı iddialarını çürütmeye çalışarak, açığın İngiliz gemilerinin süratini artırmakla kolaylıkla kapatılacağını savunuyordu.[22] Bir diğer mektup Alman şirketinin güvence altına aldığı kilometre garantilerinin irrasyonelliği ve hattın İngiliz ticaretine zarar vereceği üzerineydi.[23]

20 Nisan tarihinde Bowles bir kez daha gazetenin sayfalarında boy göstermiş ve yine Viskonsül Waugh'un raporunun girişimin Alman niteliğinin değişmezliğini tartışılmayacak kadar açık ispatladığını yinelemiş ve bu kez tezlerini desteklemek üzere Bağdat Demiryolu'nun muhalifi Fransız yazar Cheradame'den alıntılar yapmıştı.[24] Bowles yazısında Fransız yazara dayanarak Bağdat Demiryolu sözleşmesinin şirkete tanıdığı imtiyazların madde madde dökümünü yapmıştı. Ayrıca kilometre garantilerinin ödenmesi için Osmanlı gümrük vergilerinin artırılmasının İngiliz ticaretine getireceği yük de mercek altına alınmıştı. Bowles Balfour'un yaklaşımını bir kez daha ilk yazısındaki gerekçelerle eleştirmişti.[25]

The Times'ın 22 Nisan tarihli sayısı, aynı günün akşamı İngiliz hükümetinin demiryoluna İngiliz kapitalistlerinin katılımı konusunda 180 derece farklı bir tavır sergilemelerine önemli ölçüde etki etmişti. Gazetenin bu nüshası sanki Bağdat Demiryolu'nu bombardıman etmek için hazırlanmıştı. Deutsche Bank Genel Müdürü Arthur von Gwinner ortada dolaşan şayiaları engellemek amacıyla gazeteye Bağdat Demiryolu sözleşmesini yollamış ve gazete sözleşmenin önemli maddelerini haber kaynağını belirterek yayımlamıştı.[26] Ancak Gwinner'in bu girişimi, amaçladığının dışında bir sonuç vermiş, gazetenin editörü bu anlaşma maddelerini yorumlayan zehir zemberek bir makale yazarak Gwinner'in mektubunu Bağdat Demiryolu girişimi aleyhine kullanmıştı.[27] Yazar öncelikle İngiliz yönetiminin bu anlaşmanın maddelerinin inceliklerini araştırmadan, nasıl olup da girişimi destekleme kararı alabildiğini akıl almaz buluyordu. Hemen ardından anlaşmanın gazetesinde yayımlanan maddelerine dayanarak Başbakan Balfour'un görüşlerini çürütmeye soyunuyordu. Öncelikle demiryolunun kendileri katılsalar da katılmasalar da tamamlanacağı ve uluslararası bir girişim haline dönüşeceği görüşlerini ele alıyordu. Anlaşma açıkça göstermekteydi ki, Alman şirketi hattın işletilmesinden elde edeceği kazanca değil, kilometre garantilerine güvenmekteydi. Oysa Osmanlı yönetimi bu garantileri, kendi onayları olmadan artıramayacakları gümrük vergileri artışından karşılamak dışında bir alternatife sahip değildi. Zaten Almanlar da bu gerçeği bildiklerinden kendilerine başvurmak zorunda kalmışlardı. Ancak bunu yaparken girişimin Alman karakterinin ortadan kalkmaması için her türlü önlemi almışlardı. Anlaşmanın 12. maddesi yönetim kurulunun 11 kişiden oluşacağını ve bunun üçünün Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından atanacağını belirliyordu. Geri kalan sekiz üyeyi sermaye oranlarına göre genel kurul atayacak olsa da, bunların da üçünün Osmanlı vatandaşı olması koşulu getirilmişti. Açıkça görüldüğü gibi Deutsche Bank kontrolü elinde tutmayı her halükârda garanti altına almıştı.

Editöre göre bunların dışında, anlaşmayla şirkete, kendilerine Osmanlı yönetiminin verdiği ve yıllardır kullandıkları hakları ortadan kaldıracak imtiyazlar verilmişti. Bunların en önemlileri Şattülarap'ta, Dicle ile Fırat nehirlerinde gemi işletmeciliği ve Bağdat'ta liman inşa ve işletme imtiyazı idi. Ayrıca 29. madde inşaatın körfez bölümünün Konya hattı devreye girmeden işletmeye açılamayacağını belirliyordu ki, bu doğrudan İngiliz ticaretinin bölgedeki gelişimini engelleyecek bir koşuldu. Yazara göre bu durum kendileri

için askeri anlamda da önemli bir sakınca taşımaktaydı. Zira bir çatışma durumunda, kendileri eli kolu bağlı beklerken Osmanlılar askeri birliklerini kolaylıkla bölgeye gönderebilirlerdi. Üstelik ana hat hiçbir zaman tamamlanamazsa yaptıkları yatırım tamamen havaya uçacaktı. Bu nedenle ellerindeki sermayeyi demiryoluna yatırıp riske sokacaklarına, bölgede sürdürmekte oldukları iktisadi çabaları yoğunlaştırmalıydılar. Editör yazısını "Bu projeden elde edeceğimiz tek bir kazanç yoktur, eğer proje başarıya ulaşacak olursa bundan tek kârlı çıkacak olan Almanlar ve belki de Türklerdir" görüşüyle sonlandırıyordu.[28]

The Times aynı nüshasında Berlin muhabirinden bir haber yorumuna da yer vermişti. Muhabir *Cologne Gazette*'den alıntılar yaparak parlamentoda Bağdat girişimi lehine yapılan konuşmaların Almanya'da iyimser bir atmosfer yarattığını belirtiyordu. *Cologne Gazette*'nin yorumuna göre, Deutsche Bank'ın yaptığı son derece adil teklif sonucu İngilizler Bağdat Demiryolu'nun siyasi değil iktisadi bir teşebbüs olduğunu anlamış olmalıydılar. Muhabirin bildirdiğine göre, *Cologne Gazette* Alman konsolosluğunun girişimi desteklemesinin siyasi bir tavır olarak değerlendirilemeyeceğini, zira İngiliz, Fransız ve Avusturya büyükelçiliklerinin de kendi demiryolu girişimlerini desteklediklerini vurgulamıştı. Gazetenin iddiasına gerekçe olarak kullandığı temaların bazıları, Anadolu Demiryolu Şirketi'nin birçok yabancı müdür istihdam ettiği ve işletmede konuşulan dilin de Fransızca olduğu idi. *The Times* muhabiri aynı gazetenin bir zamanlar Osmanlı topraklarına Anadolu demiryolu boyunca Alman göçmenlerin yerleşmesini savunduğunu hatırlatıyor, bu tür girişimlerin başta Deutsche Bank Başkanı Siemens olmak üzere Alman yöneticilerce akıllıca engellendikten sonra gazetenin tavrını değiştirdiğini ima ediyordu. Zira Siemens kolonizasyon iddialarının Osmanlı yöneticilerini endişelendirmesi üzerine "Bağdat Demiryolu'nun gerçek düşmanlarının, Pan-cermenler ve benzerleri gibi Anadolu ve Mezopotamya'ya Alman göçmenlerin yerleştirilmesi imajinasyonlarını yayanlar olduğunu" belirtmişti. Muhabire göre, Siemens gibi liberal Almanlar Rusya'ya karşı Alman-İngiliz birlikteliğini hayal ediyorlardı. Bu tür görüşlere kesinlikle prim tanınmamalı, hiçbir biçimde Bağdat Demiryolu'nun Ruslarla aralarını açmasına izin verilmemeliydi.[29]

Aynı gün 7. sayfada Bağdat Demiryolu'yla ilgili üç adet "editöre mektup" yer almıştı. Bunlardan ilki, dört yıl boyunca Bağdat'ta genel konsolos olarak görev yapmış olan Trevo C. Plow'den gelmişti. Mektubun yazarı bölgeyle ilgili deneyimlerine dayanarak Bağdat Demiryolu'nun terminusunun mutlaka kendi kontrollerinde olması gerektiğini savunuyordu. T. imzalı diğer bir mektupta ise Balfour'un İngiliz katkısı olmasa da demiryolunun inşa edileceği görüşüne karşı çıkılıyor, İngiliz sermayesi olmaksızın Alman ve Fransız girişimcilerin bu işe başlamadan iki kez düşünmek zorunda kalacaklarını, oysa İngiliz sermayesinin katılımı durumunda hiç tereddüt etmeden işe koyulacaklarını iddia ediyordu.[30] Editöre mektupların en önemlisi hiç kuşkusuz "Peninsular and Oriental Steam Navigation Company" adına Sutherland tarafından yazılmış olandı. Peninsular da, Lynch ve Aydın Demiryolu gibi Bağdat hattı nedeniyle çıkarlarını tehdit altında hisseden şirketlerdendi. Sutherland, Hindistan postası bağlamında demiryolunun daha hızlı ulaşım sağlayacağı için deniz trafiğinin yerini alacağı tezinin son derece yanlış bir varsayıma dayandığını iddia ediyordu. Bu varsayım kendi gemilerinin demiryolu hattının işletmeye açılacağı varsayılan on yıl sonra da aynı hızda kalacağı şeklindeki yanlış hesaba

dayanıyordu. Oysa gemilerinin hızı sürekli bir gelişme içindeydi. Kaldı ki "Okyanus aşırı ulaşımın İngiliz bayrağı altında gerçekleşmesi sadece bir posta ulaşımı meselesi değil, en üst düzeyde emperyal öneme" sahip bir sorundu. İngiltere'nin sırf ticari değil aynı zamanda siyasi nedenlerle de bu ulaşımı yabancı bir güce kaptırması kabul edilemezdi.[31]

1903 tartışmaları bağlamında *The Times* gazetesinin mercek altına alınması İngiliz basınının o dönemdeki en etkili gazetesi olduğu içindir. Ancak hemen belirtelim ki Balfour'un konuşmasından sonra nisan ayı içinde Bağdat Demiryolu'nu hedef alan yazılar İngiliz basınının çoğunluğunda –*The Daily News, The Daily Cronicle, The Morning Post, The Globe, The Westminister Gazette* vd– yer almaktaydı.[32] Örneğin haftalık *Economist* dergisi 18 Nisan tarihli sayısında girişime açıkça tavır alıyordu. Viskonsül Waugh'un raporu, tıpkı *The Times* gazetesinde yer aldığı gerekçelerle, bu yazıda da örnek gösterilmişti. Yazar kamuoyunun bu kadar karşı olduğu bir girişime katılmanın düşünülmesini bile yanlış buluyordu. Makalede ayrıca Osmanlı İmparatorluğu'nda başta azınlıklara karşı olmak üzere uygulanan despotik politikalar eleştiriliyor, Sultan Abdülhamit ile bu tür bir ilişkiye girmenin ahlaki sakıncaları ortaya konuyordu. Yazar bunların dışında *The Times* gazetesinde yer alan hemen tüm eleştirileri yazısında yinelediğinden bunları tekrar aktarmanın gereği yok.[33] Aynı gün *The Saturday Review*'da çıkan makalenin muhalefet dozunu "Bağdat Demiryolu'nun nihai amacı Hindistan'dır" cümlesi göstermeye yeter.[34] Aynı gün gazetenin bir diğer yazısında ise; Hindistan, Seylan, Avustralya ve Uzakdoğu'nun önemi açısından bir yabancı gücün kontrolünde Basra Körfezi'ne uzanacak bir demiryolunu tolere etmemiz imkânsızdır, tezi işleniyordu.[35]

Benzeri yaklaşım sergileyen bir diğer yayın organı *National Review*, Nisan 1903 sayısında Bağdat Demiryolu'nu Almanların Ortadoğu'da nüfuzlarını artırmak ve bir İngiliz-Rus yakınlaşmasını önleyerek İngiltere'yi zor duruma düşürmek için kullandıkları bir komplo olarak nitelemekteydi. Maxse adlı yazar kamuoyunun ve vatansever İngiliz girişimcilerinin bu oyunu bozacağı umudunu taşımaktaydı. *Spectator* yazarı Strachey ise, "Almanlara açık bir şekilde Ruslarla aramızı bozacak bu girişime katılmak gibi bir niyetimizin olamayacağını söylemeliyiz" diyordu. Yazar Bağdat Demiryolu aleyhine şimdiye kadar ortaya koyduğumuz tezlerin hemen hemen tamamını yinelemekte, kamuoyunun hükümeti bu yanlış tavrından döndürecek gücü olduğunu ileri sürmekteydi. *Invester Review* de 18 Nisan tarihinde girişime katılmama yanlısı bir yazı yayınlamıştı.

Sadece *Stock Exchange Gazette, St. James Gazette* ve *The Daily Telegraph* farklı bir tavır sergilemişti. Bunlardan ilki eğer yönetimde eşit katılım sağlanacaksa girişime katılmakta bir sorun görmediğini belirtirken,[36] *St. James Gazette* İngiliz bankerlerinin son derece akıllı girişimciler olduklarını, paralarını nereye yatıracaklarını onlara tavsiyelerde bulunanlardan çok daha iyi bildiklerini vurgulamış, söz konusu demiryolu yapılırsa ticaret hacminin büyüyeceğini ve bu gelişmeden Alman tacirler kadar diğer ülkelerin girişimcilerinin de yararlanacağını belirtmişti.[37] *The Daily Telegraph* ise, Dışişleri Bakanı Lansdowne'ı destekliyor, tamamıyla Almanların denetimindeki stratejik bir demiryolunun uluslararası bir girişime dönüşme fırsatını kaçırdıkları görüşünü yineliyordu. Lansdowne "Germanophobia" nedeniyle mantıklı ve adil bir anlaşmanın yapılamamış olduğunu vurgulamıştı. Eğer bu anlaşma yapılmış olsaydı demiryolu tüm uluslara eşit koşullarda hizmet verecekti.[38]

Lord Curzon'un John Singer Sargent imzalı portresi.

Görüşlerini *The Daily Telegraph*'ın destekleyerek aktardığı Dışişleri Bakanı Lansdowne 14 Nisan tarihinde yazdığı raporunda, Bağdat Demiryolu her halükârda yapılacağına göre Doğu'ya ulaşacak olan bu en etkili yolun kendilerinin katılımı olmaksızın inşasını bir "milli felaket" olarak nitelemiş ve Balfour'un bu konuda ileri sürdüğü tezlerin tümünü yinelemişti.[39] İngiliz müteşebbislerinin temsilcisi Revelstoke da Lansdowne'a gönderdiği mektupta Anadolu Demiryolu'nun başarılarından söz etmiş, demiryolu yapıldıktan sonra Anadolu'da üretimin arttığını, bölgede üretilen buğdayın Rus buğdayının yerini aldığını belirtmişti. Revelstoke Anadolu demiryolunun devamı niteliğinde inşa edilecek Bağdat hattının finansman koşullarının ve kâr beklentilerinin girişime katılacak olan İngiliz kapitalistleri olarak kendilerini tatmin edici boyutlarda olduğunu da vurgulamıştı. Ayrıca Revelstoke, yönetim kurulunda İngiliz, Fransız ve Alman girişimcilerin eşit üye sayısıyla temsil edileceklerini, yani eşit katılım ilkesinin geçerli olduğunu belirterek, son dönemlerde kendilerine yönelik sürdürülen eleştirilerin geçersizliğinin altını çizmişti.[40]

Aynı günün akşamı hükümet toplanarak Bağdat Demiryolu'na katılma konusundaki desteğini çekmeye karar verdi. Anlaşılan parlamentoda zayıf bir konumda bulunan ve kendi içinde Chamberlain gibi muhalif üyeleri de barındıran hükümet, baskılara karşı koyamamıştı.[41] Özellikle Chamberlain'ın bu konudaki tutumu, başta Maxse ve Strachey olmak üzere Almanya'ya karşı düşmanca bir tavır içindeki editörleri Bağdat Demiryolu'na saldırılarında cesaretlendirmişti.[42] Lord Curzon da Bağdat demiryolunun yapılışının aleyhlerine olduğunu belirtmişti. Zira kilometre garantilerini ödeyebilmek için Osmanlı gümrüklerinin artırılması gerekecek, o da en çok İngiliz ticaretini baltalayacaktı.[43] Curzon 1913 sonbaharında Körfez'e gezisi sırasında yaptığı ve daha sonra sıkça referans olarak gösterilecek olan ünlü konuşmasında da, İngiltere'nin büyük fedakârlıklar sonucu tüm ülkelerin ticaretine açtığı Basra Körfezi bölgesinde İngiliz nüfuzunu ne pahasına olursa olsun koruyacaklarını söylemişti.[44]

Ertesi gün Balfour Avam Kamarası'nda Bağdat Demiryolu'na hiçbir şekilde ortak olunmayacağını ve destek sağlanmayacağını açıklamıştı. Balfour gerekçe olarak hattın uluslararasılaştırılması bağlamında gerekli güvenceleri alamadıklarını ve bu haliyle katılımın İngiliz çıkarları açısından sakıncalı olduğunu belirtmek zorunda kalmıştı.[45] Başbakan süreç boyunca Alman ve İngiliz kapitalistlerle yaptığı görüşmeyi kamuoyundan gizlemek zorunda kalmıştı.

Balfour'un hükümetin yeni kararını açıklaması İngiliz basınında zafer havası yarat-

mıştı. Gazeteler hükümeti bir yanlıştan döndüğü için kutlayan yazılar yayımlamış, Gibson Bowles parlamentoda alkışlar arasında hükümeti yeni kararından ötürü kutlamıştı.[46] Almanya'nın Londra maslahatgüzarı, başbakanı Bülow'a, İngiliz basınının Balfour'un konuşmasından duyduğu memnuniyeti üzülerek bildiriyordu. Maslahatgüzar basının hükümetin bu kararının geçici değil nihai olmasını umduğunu sözlerine eklemişti.[47] Londra'daki Osmanlı Sefareti de Hariciye Nezareti'ne basının tavrını, "Bilcümle Londra gazeteleri Reis-i Vükela'nın işbu beyanatını tasvip etmektedirler" şeklinde bildiriyordu.[48] Almanya'da ise hayal kırıklığı ve İngiliz basını ve çıkar çevrelerine karşı kızgınlık hâkim olmuştu. Alman girişimciler bu sonucun ortaya çıkmasında muhaliflerin verdikleri gerçekle ilgisi olmayan bilgilerin önemli etkisini dile getirmekteydiler. Örneğin muhalif yazarlar aslında 30 üyeden oluşacak olan yönetim kurulunun 11 kişiden oluşacağını belirtmişlerdi. İstanbul'daki viskonsül Waugh'un iddialarına dayanarak verilen bilgiler de –örneğin İngilizlerin rıhtım vergisi nedeniyle haksız rekabete uğrayacakları gibi– doğru değildi. Osmanlı gümrüklerinin artışı da İngiliz ticaretine değil Osmanlı tüketicisine yansıyacaktı. *Börsen-Courier* gibi Alman gazeteleri İngiliz girişimcilerin ve hükümetin bu konunun yeterince bilincinde olduğunu, ancak yükselen anti Alman dalgaya karşı duramadıklarını yazıyorlardı. Alman basın çevreleri İngilizlerin girişime katılımı konusunda umutlarını saklı tuttuklarını da belirtiyorlardı.[49]

Hükümetin açıklaması üzerine Alman ve İngiliz bankerlerin hayal kırıklığına ve şaşkınlığa uğramaları son derece doğaldı. Tam iki tarafı tatmin eden bir anlaşma yapılmışken, bunun uygulanabilirliği başbakanın açıklamasıyla ortadan kalkmıştı. İngiliz bankerlerin kamuoyunun tepki duyduğu, hükümetin desteklemeyeceği bir alana yatırım yapmaları beklenemezdi. Deutsche Bank Genel Müdürü Gwinner bu başarısız girişimden altı yıl sonra yeni bir uzlaşma olasılığının belirdiği 1909 yılında, İngiliz dergisi *The Nineteenth Century* için kaleme aldığı bir makalede o günlerde açıklayamadığı bazı gerçekleri kendi deyişiyle yine aynı hataların tekrarlanmaması için net bir biçimde gözler önüne sermişti. Gwinner "1903 yılında bu hatalar yapılmayıp İngiliz işadamları ve hükümetiyle vardıkları uzlaşma hayata geçirilebilseydi, şu anda Bağdat hattının tamamı İngilizlerin ortaklığıyla tamamlanacak, yönetim kurulunda Almanların yanı sıra İngiliz ve

In the House of Commons, yesterday,

Mr. BALFOUR, answering a question put by Mr. GIBSON BOWLES, explained, amid cheers, that the Government did not approve of the Turkish Convention relating to the Anatolian Railway Company (Baghdad line), which proposed to place the scheme of railway development through Asia Minor to the Persian Gulf under German control. As the alternative arrangements did not provide adequate security for the international control of the railway, and were defective in other respects, HIS MAJESTY'S Government had declined to give any assurances as to the policy which they might hereafter adopt.

Mr. BRODRICK read out the telegram received from General MANNING announcing the disaster to Colonel Corfe's flying column at Gumburun.

The CHANCELLOR of the EXCHEQUER made the annual Budget statement in Committee of Ways and Means. The right hon. gentleman, who was loudly cheered on rising, and who began his speech by asking for an indulgent hearing, congratulated himself on the fact that it was his duty not to impose new taxation, but to relieve the taxpayer of some of the burdens which he was now bearing. In some general observations on the condition of trade, he pointed out, as a satisfactory feature of the situation, that, although wages had fallen in the past year, there had been comparatively very few disputes between employers and employed. While the trade returns were not such as to cause great jubilation, there was much in them to inspire courage. The losses

Balfour'un Avam Kamarası'nda Bağdat Demiryolu'na ortak olunmayacağını açıklamasıyla ilgili The Times *gazetesinin 24 Nisan tarihli haberi.*

Fransız girişimciler görevlerine devam ediyor ve muhtemelen benim yerime yönetim kurulunun başında *entente cordiale*'dan bir girişimci görev yapıyor olacaktı" şeklinde görüşlerini açıklayacaktı.[50]

Gerçekten de Gwinner'in makalesinde bir kez daha gündeme getirdiği gibi yönetim kurulu, muhalif cephenin iddia ettiği gibi 11 değil 30 üyeden oluşacak ve bu kurula Alman, Fransız ve İngiliz girişimcilerden sekizer üye atanacaktı. Bir yıl sonra İngiltere ve Fransa'nın *entente cordiale* antlaşmasını imzaladığı hesaba katılırsa, bu iki ülkenin birlikte yönetim kurulunda mutlak çoğunluğu ele geçirme fırsatını da kaçırmış olduğunu anlarız. Daha sonra bu iki ülke yöneticilerinin tüm çabasının çoğunluğu elde etmeye yönelik olduğu düşünülürse, kaçırdıkları bu fırsatın önemi daha iyi kavranabilir. Nitekim Gwinner de makalesinde, sonraları birçok İngiliz işadamı ve politikacının kendisine 1903 yılındaki uzlaşma fırsatının kaçırılmış olmasından üzüntü duyduğunu itiraf ettiğini belirtiyor. Örneğin İngiliz Büyükelçisi Nicolas O'Conor bu üzüntüsünü kendisine samimi olarak ifade etmişti. Ayrıca Morgan grubuna dahil İngiliz kapitalistlerinden Sir Clinton Dawkins, Gwinner'e yazdığı mektupta üzüntüsünü bildirmiş, İngiliz kapitalistleri adına Deutsche Bank'tan özür dilemişti.

Gwinner makalesinde bu mektup konusunda yıllarca sessizliğini koruduğunu belirtmişti. Ancak artık o dönem İngiliz girişimcilerini temsil eden Dawkins'in, İngiliz hükümetinin olumsuz kararını açıkladığı 23 Nisan 1903 tarihinde kendisine yazdıklarının gün ışığına çıkarılma zamanının geldiğini düşünüyordu. Dawkins'in yazdıklarına göre; Gwinner yeni gelişmeden kırgınlık duymakta haklıydı, ama kırgınlığı İngiliz kapitalistlerine değil, İngiliz basını ve Dışişleri Bakanlığı'na olmalıydı. Bu istenmeyen sonuca, basının kışkırtmasıyla kamuoyunda oluşan anlamsız Almanya düşmanlığı neden olmuştu. İngiltere hükümetinin Bağdat Demiryolu aleyhine estirilen fırtınaya rağmen aksi yönde davranması kolay değildi. İngiliz işadamı tam başarıya ulaşmak üzere oldukları bir sırada bir dergi ve bir gazetenin şiddetli bir saldırı başlattıklarını belirtmişti. Dawkins yukarda alıntılar yaptığımız *The Times* ve *The National Review* gazetelerinden bahsediyordu.[51] "Bu iki yayın organının başlattığı kampanyaya diğer gazeteler de katılmış, Londra'da gerçek bir Bağdat Demiryolu fobisi estirilmişti. O günlerde basının yarattığı bu atmosfere karşı çıkmak hemen hemen olanaksızdı. Dawkins bu gelişmelerin nedeni üzerine ilginç bir yorum getirmişti: "Bu yayın organlarını kim kışkırtmıştır, bunların haber kaynakları nelerdi? Bu konuda kesin bir şey söyleyemesem de kışkırtmaların Paris'teki Rus Büyükelçiliği'nden kaynaklandığı görüşündeyim."[52]

Elbette bu gelişmelerin başlıca nedeninin Rusların provokasyonu olduğunu ileri sürmek mümkün değilse de, Dawkins'in iddiasında bir gerçek payı da vardı. O dönem İngiltere'de Rusya Dışişleri ile ilişki içinde bir grup gazeteci bulunmaktaydı. Örneğin Bağdat Demiryolu'nun düşmanı yarı resmi *Novoye Vremya*'mn[53] muhabirlerinden Serge Tatischeff, Almanya karşıtı ve İngiliz-Rus yakınlaşması amaçlı yazılar yayımlamaktaydı. M. Wesselitzki ise genellikle yakın dostu Maxse'nin editörlüğünü yaptığı *National Review*'da olmak üzere, Almanya ve Bağdat Demiryolu aleyhtarı yazılar yazdığı gibi, bu tür yazılar için sorumsuzca gerçekdışı haberler de yaymaktaydı. Rus Dışişleri ile yakın ilişki içinde olan bir diğer gazeteci yazar E. J. Dillon, *Daily Telegraph*'ın muhabirlerindendi ve *Contemporary Review*'da da yazıları yayımlanmaktaydı. Dillon Rusya'da

bulunduğu yıllarda Kont Witte'nin özel danışmanlığını yapmış, İngiltere'ye döndükten sonra da yine Witte ile ilişki içinde Rusya yanlısı ve Almanya ile Bağdat Demiryolu aleyhine yazılar yayımlamıştı.[54]

Sonuç olarak, Siemens'in İngilizleri demiryoluna ortak etme çabasını, halefi Arthur von Gwinner de sürdürmüş ve bu çabalar meyvelerini verecek gibi görünürken kesin bir başarısızlığa uğranılmıştı. Başarısızlıkta parlamentodaki muhalefet ve basının önderlik ettiği kamuoyunun yanı sıra, çıkarlarını tehlikede hisseden kapitalistlerin etkisini de belirtmek gerekir. Zaten Avam Kamarası ve basını kışkırtanların başında da onlar geliyordu. Bu çıkar grubunun önderliğini ise, imtiyaz aldıkları 1861 yılından beri[55] Bağdat-Basra nehir ulaşımında tekel konumlarını sürdüren Lynch gemicilik şirketi yapmaktaydı.

Osmanlı Devleti'nin 1881 yılından itibaren bu nehirlerde gemiciliğe başlamaları Lynch Kardeşler'in kârlarını fazla etkilememişti.[56] 1912 yılında, bu hatta çalışan 162 geminin 146'sı, İngiliz şirkete aitti. Marschall 1900 yılında yazdığı bir raporunda, İngilizlerin Hindistan yolundaki tekelleri bağlamında Lynch'lerin konumunu derinlemesine incelemiş, mevcut koşullarda Lynch Kardeşler'le rekabet etmenin olanaksız hale geldiğini ifade etmişti. Zira Lynch Şirketi yalnız Osmanlı İmparatorluğu'ndan değil İran'dan da bölgede önemli ayrıcalıklar elde etmişti.[57] Bağdat Demiryolu sözleşmesiyle, Deutsche Bank'a Mezopotamya'da ayrıcalıklar tanınması ise yeni bir dönemin habercisi olduğuna göre, Lynch'lerin bu durumu tekel kârları üzerinde önemli bir tehdit olarak algılamaları son derece doğal olsa gerek. Üstelik Bağdat-Basra arasında yapılacak demiryolu hattı, 14 gün süren yolculuk süresini kısaltarak nehir taşımacılığına büsbütün darbe indirebilirdi.[58]

H. F. Lynch

Lynch'lerin büyüğü H. F. Lynch 1906-1910 yıllarındaki parlamenterliği sürecinde sürekli olarak Mezopotamya'daki "İngiliz çıkarları"ndan dem vurmuştu. Lynch'in sözünü ettiği bu çıkarların, kendi gemicilik şirketleriyle doğrudan ilgili olduğunu belirtmeye gerek olmadığını düşünüyorum. Ortadoğu üzerine çeşitli yayınları bulunan H. F. Lynch'in 1905 yılında Gwinner'e açıkyüreklilikle ve pervasızca söyledikleri, 1903 yılındaki Bağdat Demiryolu aleyhindeki kampanyadaki etkisini gözler önüne sermektedir. Lynch, Gwinner'e eğer demiryoluna katılımları arzulanıyorsa, hattın Mezopotamya bölümünün kontrolünün mutlaka kendilerine verilmesi gerektiğini belirttikten sonra asıl ilginç noktaya parmak basmıştı. Bu önemli husus, hem dışişlerini hem de basını elinde tuttuğunu vurgulamış olmasıdır. Kendisinin Mezopotamya'daki ayrıcalıkları konusunda

tatmin olması sağlanırsa, tüm samimiyeti ve enerjisiyle İngiliz basınının desteğini sağlamayı garanti ediyordu. Sözünü ettiği yayın organları arasına, "Almanya düşmanı" *The Times*, *National Review* ve *Morning Post* gazeteleri de dahildi. Ayrıca İngiliz Dışişleri üzerinde nüfuzunu kullanacağına ve gerekli sermayenin sağlanması için çaba göstereceğine söz vermekteydi.[59]

Bir sonraki bölümde göreceğimiz gibi Bağdat Demiryolu sorununun uluslararası bağlamda iyice karmaşıklaştığı bir süreçte çıkarlarını yine tehdit altında gören H. F. Lynch, *Fortnightly Review* gazetesinde art arda iki makale yayımlamıştı. İlkinde Alman oryantalist Paul Rohrbach'ın birazdan gündeme getireceğimiz sözlerinden alıntılar yaparak, demiryolunun İngiltere için tehdit niteliğini taşıyan siyasi boyutunu sergilemeye çalışıyordu. Bu makalesinde Balfour'un Bağdat hattının nasıl olup da tam anlamıyla bir Alman demiryolu olduğunu inkâr ettiği sorusunu tekrarlıyor, girişimin Osmanlı askeri gücünü artıracağından ve bu gücün Almanya tarafından kullanılacağından duyduğu endişeyi dile getiriyordu.[60] Deutsche Bank ile Babıâli arasında imzalanan 1911 ek sözleşmesini eleştirdiği diğer makalede ise yine tüm amacı, İngiliz çıkarlarına bu derece zarar verecek bir demiryolu yerine, kendi kontrollerinde olan suyollarını geliştirmeleri tezini savunmaktı. Bu dolaylı ifade, hükümetin öncelikle Bağdat Demiryolu yerine İngiliz çıkarlarıyla özdeşleştirdiği kendi gemicilik şirketlerine destek olması gerektiği anlamına gelmekteydi.[61]

Kendi çıkarları açısından Bağdat Demiryolu'na karşı çıkan bir diğer grup da, İzmir-Aydın Demiryolu Şirketi yöneticilerinden oluşuyordu. Adı geçen şirketin yöneticileri, Anadolu demiryolunun Fransızların denetimindeki İzmir-Kasaba demiryolu ile Afyon'da birleştirilmesi düşüncesinden tedirgin olmuşlardı. Bağdat Demiryolu İstanbul, İskenderun, Mersin limanlarının gelişmesine yol açarak İzmir limanının önemini azaltabilir, İzmir-Aydın hattının hinterlandı ile ilişkisini keserek gelirlerinin düşmesine yol açabilirdi. İzmir-Aydın Demiryolu Şirketi'nin parlamentoda sözcülüğünü yapan muhafazakâr milletvekili Gibson Bowles'un Bağdat Demiryolu'na şiddetle cephe alınmasını öneren yazı ve konuşmalarından yukarıda yeterince bahsedildi.

Doğu'ya sefer yapan İngiliz gemicilik işletmeleri de, Bağdat Demiryolu'nun kârlarını azaltacağını düşünerek, muhalefet kervanına katılıyordu. Bağdat Demiryolu Şirketi daha çabuk ulaşım olanağı sayesinde hem yük hem de yolcu taşımacılığında kendilerine önemli bir rakip olacak, müşterilerinin bir kısmını ellerinden alacaktı. Söz konusu gemicilik şirketleri rekabet yüzünden navlun ücretlerini de indirmek zorunda kalacaklardı. Bunların en önemlisi hiç kuşkusuz dünyanın en geniş deniz filolarından birine sahip olan Peninsular and Oriental Steam Navigation Company idi. Bu şirketin Akdeniz ile Hindistan arasındaki gemi taşımacılığı 1840'lı yıllara dayanmaktaydı.[62] Şirketin başkanı Sutherland'ın *The Times*'ın 22 Nisan bombardımanında yer alan editöre mektubundan bahsetmiştik. Bu listeye bir de İngiliz tekstil fabrikatörleri eklenebilir. Tekstilcilerin tepkisi biraz dolaylı bir nedene dayanıyordu. Eğer İngilizler demiryolu yapımına katılırsa, Osmanlı gümrüklerinin artırılmasını da kabul edeceklerdi. Gümrük vergilerinin artışı ise, bu fabrikatörlerin Osmanlı İmparatorluğu'na ihraç ettikleri tekstil ürünleri miktarını azaltabilirdi.[63]

İngilizlerin Bağdat Demiryolu'na katılımı kesin olarak suya düşmüştü. Bu durum, İngiliz İmparatorluğu'nun, demiryolu Basra Körfezi'ne doğru ilerledikçe, yapacağı muhalefeti sertleştireceği anlamına geliyordu. Bek-

lenmedik bir gelişme Almanların duyduğu hayal kırıklığını iyice artırdı. Fransa, Bağdat Demiryolu tahvillerinin Paris borsasına girişini yasaklamıştı.[64] Oysa hatırlanırsa 6.5.1899 tarihinde Deutsche Bank, Osmanlı Bankası, İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi ve Anadolu Demiryolu Şirketi arasında anlaşmaya varılmış, Fransızların %40 hisseyle Bağdat Demiryolu girişimine ortak olmaları kararlaştırılmıştı. Hatta o günlerde Deutsche Bank'a imtiyaz başvurusunda bulunma cesareti veren en önemli etkenlerden birinin, bu anlaşma olduğu ileri sürülebilir. Bu anlaşmadan iki yıl sonra, 13-21 Mayıs tarihlerinde, Osmanlı Bankası ve Anadolu Demiryolu Şirketi temsilcileri arasında yapılan görüşmelerde de olumlu sonuç alınmıştı. Üstelik Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin Fransız başkanı, Bağdat Demiryolu'nun ateşli bir taraftarıydı.

Gerek Anadolu'daki Fransız demiryollarının gerekse Osmanlı Bankası, Düyun-ı Umumiye gibi kuruluşların Bağdat Demiryolu'nu desteklemeleri doğal sayılmalıdır. Bağdat Demiryolu projesi gerçekleştiği takdirde, Fransızlara ait İzmir-Kasaba ile Şam-Hama demiryolları, Osmanlı İmparatorluğu'nu Asya ve Avrupa'ya bağlayan büyük bir şebekenin parçası haline gelecekler, böylelikle değerleri bir hayli yükselecekti. Anadolu ve İzmir-Kasaba Demiryolu doğrudan Adana, Halep, Bağdat gibi önemli Osmanlı kentleriyle bağlantı kurmuş olacaktı. Osmanlı ülkesinin demiryolu ağıyla örülmesi Osmanlı Bankası ve Düyun-ı Umumiye'deki Fransız temsilciler için de arzulanan bir durumdu, zira Osmanlı borç senetlerinin çoğunluğu Fransızlara aitti. 1860 yılından itibaren Osmanlı tahvillerine o derece ilgi göstermişlerdi ki, 1898 yılına gelindiğinde Osmanlı borçlarının en az yarısı Fransızların denetimindeydi.[65] Bu nedenle Osmanlı Bankası ve İzmir-Kasaba Demiryolu yöneticilerinin, Deutsche Bank ile anlaşmalarında şaşılacak bir şey yoktu. Şaşırtıcı olan gelişme, 1903 yılının Ekim ayında Fransız hükümetinin Paris borsasında Bağdat Demiryolu hisse senetlerinin işlem görmesini yasaklaması olmuştu.

Aslında Deutsche Bank'ın imtiyazı elde etmesine kadar kamuoyunda Bağdat Demiryolu'na karşı gözle görülür bir ilgi yoktu. İlk kez 1902 yılında Fransız parlamentosunda Paris milletvekili Firmin Faure tarafından Fransız hükümetinin bu konudaki politikası radikal bir biçimde eleştirildi. Üstelik adı geçen milletvekili, meclise Bağdat Demiryolu hisse senetlerinin Paris borsasında işlem görmesinin ancak meclisin onayıyla gerçekleşebileceği şeklinde bir önerge sunmuştu. Gerekçe olarak Almanların Bağdat Demiryolu politikasıyla Anadolu'daki Fransız kazanımlarını bir bir ellerine geçirme planını zirveye çıkarmış oldukları vurgulanıyor, Fransız sermayesinin bu projeye katılımının çok büyük bir hata olduğunun altı çiziliyordu. Zira Almanların bu projeyi gerçekleştirmek için mutlaka dış sermayeye ihtiyaçları vardı ve bu açığı Fransız sermayesinin kapatması tam anlamıyla Almanların tuzağına düşmek demekti. Faure'ye göre Fransızların %40 hisseyle yatırıma katılmaları, söylendiği gibi girişime Franko-Alman niteliği kazandırmıyordu. Bu projede Fransızlar azınlıkta kalacaklarından bir nevi koltuk değneği işlevi göreceklerdi.[66]

Üstelik Faure yazdığı bir gazete makalesinde, "Yarının Panama'sı" şeklinde benzerlik kurduğu projenin mali açıdan geleceğinin hiç de parlak olmadığını, hükümetin bu süreci engellememekle Fransız küçük yatırım sahiplerinin birikimlerini riske soktuğunu belirtmişti.[67] Milletvekiline göre bu girişimin siyasi sakıncaları da düşünülenin çok ötesindeydi. Fransa'nın mevcut durumda üçlü ittifaka karşı bir denge unsuru olarak Rusya ile ittifakının üzerine titremesi gere-

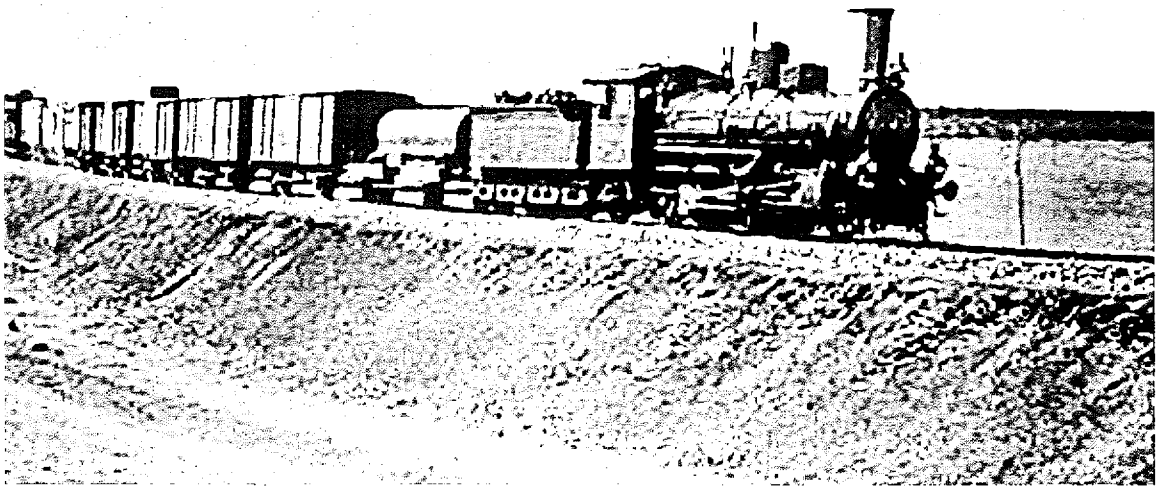
kirken, müttefiklerinin aleyhine Osmanlı askeri gücünü artıracak bu projeyi destekleyerek bu ittifakı da tehlikeye atıyorlardı. Faure'ye göre, Bağdat demiryoluna katılım girişimi, başrolde Yahudi işadamı M. Rouvier'in bankasının bulunduğu bir siyonist komplosuydu. Faure bazı milletvekili ve gazetecilere amacı doğrultusunda hazırlanmış bazı belge ve haritaları dağıtarak meclis koridorlarında ön toplantılar yapmıştı.

Dönemin Dışişleri Bakanı Delcasse, Faure'ye cevaben; Fransız diplomasisinin bu işe karışmadığını, Fransız girişimcilerin kendi çıkarları gereği girişime ortak olmayı tercih ettiklerini ve bunu engelleme yetkileri olmadığı gibi böyle bir davranışın yanlış olduğunu da düşündüğünü, zira böylesi bir girişime bir kez karar verildiğine göre

Fransız siyasetçi Firmin Faure.

Fransız çıkarları açısından girişimi denetleyebilmek bağlamında orada temsil edilmelerinde yarar gördüğünü sözlerine eklemişti. Oturumun sonunda yapılan oylamada yasa önergesi 393'e karşı 72 oyla reddedilmişti. Osmanlı Devleti'nin Paris'teki sefareti bu meclis oturumunu ayrıntılı bir şekilde Hariciye Nezareti'ne aktarırken, güvenilir bir kaynağa dayanarak Faure'yi Bağdat Demiryolu aleyhine bu kampanyayı yürütmeye Rusya hükümetinin teşvik ettiğini bildirmişti.[68]

Ancak 1903 yılına gelindiğinde Faure'nin bir yıl önce reddedilen önerisi gerçekleşmiş, Paris borsası Bağdat Demiryolu işlemlerine kapatılmıştı. Bu değişim sürecinin İngiltere'dekine benzer dinamiklere sahip olduğunu gözlemleyebiliriz. Fransa'da da basın Bağdat Demiryolu'nun Fransız çıkarlarına aykırılığı teması üzerinde sürekli durarak kamuoyunu etkilemeyi ve hükümeti bu konuda köşeye sıkıştırmayı başarmıştı. Elbetteki Bağdat Demiryolu yüzünden zarara uğrayacaklarını düşünen sermaye çevreleri de bu konuda ellerinden geleni yapmışlardı. Örneğin Güney Fransalı kapitalistler Bağdat Demiryolu'nun Calais, Marsilya ve Süveyş üzerinden Hindistan'a giden ticaret yolunun yerini alacağından korkuyorlardı. Bunun gibi Lyon'lu dokumacılar Suriye ipeğinin kendilerine ulaşmasının engellenmesinden çekiniyorlardı. Gerisini Fransız parlamentosunun 10 Kasım 1903 oturumunda Bağdat Demiryolu'na şiddetle muhalefet eden milletvekili Deschanel'den dinleyelim. Deschanel, yukarıda aktardığımız oturuma gönderme yaparak Dışişleri bakanının Fransız diplomasisinin hiçbir şekilde söz konusu girişime müdahil olmadığını belirttiğini hatırlatmıştı. Fransız milletvekili "Osmanlı Bankası gibi bir kuruluşun yönetimin onayı olmaksızın bu derece siyasi ve askeri öneme sahip bir girişime katılabileceğini nasıl düşünebiliriz?" sorusunu gündeme getir-



Her şeye rağmen Bağdat treni ilerliyor.

mişti. Bağdat Demiryolu, Süveyş üzerinden Doğu'ya giden ticaret yolunun yerine geçerek, Marsilya Limanı ve Fransız demiryollarının önemini büyük ölçüde azaltacaktı. Artık sömürgecilik silahla değil sermaye ile yapılmaktaydı ve Deschanel'e göre Fransızlar bu girişime sermaye yatırarak kendi silahlarını kendi elleriyle rakiplerine teslim etmiş oluyorlardı. Ayrıca bu hat sayesinde Osmanlı ordusu başlıca müttefiklerinin aleyhine olarak güçlenecekti. Milletvekili "Rus ittifakı dış politikamızın köşe taşıdır ve öyle de kalmalıdır" diyerek hattın siyasi/askeri sakıncalarının da altını çizmiş oluyordu.[69]

Almanların Osmanlı topraklarında dini ve kültürel açıdan hızla yayılması, Fransız kamuoyunu rahatsız eden bir diğer önemli faktördü. Zira, Fransa'nın Osmanlı İmparatorluğu'nda yüzyıllardır sürdürdükleri Katoliklerin koruyuculuğu misyonu, Alman rekabetiyle karşı karşıya kalıyordu. Alman milliyetçileri Osmanlı topraklarındaki Alman misyonlarının Katolik olsun Protestan olsun başka bir ülkenin korumasında olmasını kabul etmek istemiyordu. Wilhelm'in 1898 yılında yaptığı gezi bu nedenle de kendilerine karşı bir gövde gösterisi olarak algılanıyordu. Ayrıca Kayzer'in Şam konuşması dolaylı yoldan İslam birliği politikasını desteklediği için Fransa ve İngiltere'nin Müslüman sömürgelerine yönelik bir tehdit niteliği taşıyordu. Almanların hat boyunca açmakta oldukları okullar da Fransa'nın kültürel kazanımları konusunda önemli bir rekabet sürecine girdiğini gösteriyordu.[70]

İşte bu nedenler demeti, basının da önemli katkılarıyla Fransız kamuoyunu Almanya'ya karşı harekete geçirmişti. Sonuçta İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi ve Osmanlı Bankası'nın ortak olmalarına rağmen, Paris borsası Bağdat Demiryolu tahvillerine kapatılmıştı. Ancak Fransız hükümetinin Bağdat Demiryolu'na karşı başlattığı bu resmi politika bile, Anadolu'daki Fran-

Berlin SW., Charlottenstr. 11. Preis der Einzelnummer 20 Pf. XV. Jahrgang. (1900.) No. 3.

LUSTIGE BLÄTTER

Mit Volldampf nach Bagdad!

(Dr. Georg von Siemens, der Begründer der anatolischen Eisenbahn.)

W. A. Wellner.

„Bahn frei für deutsche Kulturarbeit im Orient!"

Lustige Blätter *mizah dergisinin kapağında yer alan bir karikatürde Deutsche Bank Genel Müdürü Georg von Siemens Bağdat Demiryolu muhafızı kılığında. Başlık: Tam gaz Bağdat'a.*

sız girişimcileri Bağdat Demiryolu'na yatırım yapmaktan vazgeçiremedi. Yani Fransa hükümeti Bağdat Demiryolu'na karşı aktif tavır geliştirirken, Demiryolu'nun en büyük yabancı hissedarlarını Fransız bankerler oluşturuyordu.

Görüldüğü gibi, kamuoylarının baskıları, İngiliz ve Fransız hükümetlerinin girişime tavır almalarına yol açmıştı. Rusya zaten baştan beri engelleme çabası içindeydi. Sadece, bir ara Fransa'nın aracılığıyla demiryoluna katılma olasılığı doğmuşsa da, bu olasılık da kısa sürede ortadan kalkmıştı. Tam tersine, Rusya, demiryolunun Almanya'nın Ön Asya'daki nüfuzunu, Osmanlı İmparatorluğu'nun ise askeri gücünü artıracağını düşünüyor, müttefiki Fransa'ya destek sağlamaması için baskı yapıyordu.

Sonuç olarak Bağdat Demiryolu sözleşmesi imzalandıktan kısa bir süre sonra, Almanya hatların yapımına yalnız başına devam etmek zorunda kalmıştı. Bu duruma göre çıkarılan 30.000 Bağdat Demiryolu hisse senedinin 8000'i Deutsche Bank'ın; 8000'i Deutsche Bank'ın ortakları konumundaki Avusturyalı, İsviçreli, İtalyan ve Osmanlı bankerlerinin; 3000'i Anadolu Demiryolu Şirketi'nin; 3000'i Osmanlı hükümetinin ve diğer 8000'i de Fransız grubunun denetiminde kalmıştı.[71] Yeni düzenlemeyle yönetim kurulu da 27 üyeye çıkarılmıştı. Fransız resmi politikasının Bağdat Demiryolu'na karşı olmasına ve Paris borsasını demiryolu hisselerine kapatmasına rağmen, bu 27 üyenin yedisi Fransız vatandaşlarından oluştuğu gibi, Fransız olmayan dokuz müdür de doğrudan Fransız sermayesinin çıkarları ile ilgiliydi.[72]

Alman basını, Almanların demiryolunu tek başlarına da gerçekleştirebileceklerini yazarak, moral açıdan destek sağlamaya çalışıyordu. 29.4.1903 tarihli *Münchener Allgemeinen Zeitung*, İngilizlerin katılımının sağlanamamasının şanssızlık kabul edilemeyeceğini, böylece Bağdat Demiryolu'nda Alman etkisinin rakipsiz kalacağını vurguluyordu. Hele Konya-Bulgurlu arasındaki ilk 200 kilometrelik bölüm her şeye rağmen tamamlanınca, Almanların yalnız kendi güçlerine dayanarak demiryolunu inşa edebilecekleri düşüncesi kamuoyunda yaygınlık kazanmaya başladı. Örneğin Mehrmann kitabında, Almanya böylelikle, "yalnız kendi gücüne dayanarak" bu büyük girişimi başarabileceğini göstermiştir diyordu. Bunların yanı sıra Almanya'nın İngiltere Büyükelçisi Metternich, İngiltere'nin katılımdan vazgeçmesinden kaygı duymamış, demiryolu ilerledikçe İngilizlerin girişime ortak olmayı yeniden değerlendirmek zorunda kalacaklarını ileri sürmüştü.[73] Osmanlı Büyükelçisi Marschall da benzeri bir tavır sergilemişti. Ancak tüm bu beklentiler inşaatın devamını sağlayamazdı. Finansman sorununu çözebilmek için ne gereken ölçülerde yabancı sermaye katılımı sağlanabilmiş, ne de diğer emperyalist güçlerle Osmanlı gümrüklerinin artırılması konusunda bir anlaşmaya varılabilmişti.

Yukarıda sıralanan nedenler Bağdat Demiryolu inşaatının Bulgurlu istasyonunda durmasına yol açtığı gibi, Almanya'nın uluslararası politika sahnesinde giderek yalnızlığa itilmesinde de etkili olmuştu. Almanya'nın hızla emperyalist bir güç haline gelişi karşısında duydukları kaygı, iki eski rakip İngiltere ve Fransa'nın yakınlaşmasına yol açmıştı. İki büyük devlet 1904 yılının Nisan ayında, emperyalist çelişkilerini bir yana bırakarak, Entente Cordiale adıyla anılan bir anlaşmaya varmışlardı.[74] Bu anlaşmayla Fransa, Mısır üzerindeki hak iddialarından tümüyle vazgeçerken, İngiltere de Fransa'nın Fas üzerinde nüfuzunu artırmasına ses çıkarmayacaktı. Mısır ve Fas'ın görünüşteki bağımsızlıklarına son verilmeyecek, ancak bağımsızlık statüsünün olanaksızlaşması halinde İngiltere ve Fransa bir-

birlerinin girişimlerine engel olmayacaklardı. Bu anlaşma tarafların Bağdat Demiryolu ve diğer sorunlarda daha hırçın politikalar izlemelerine yol açmıştı. İngiltere ve Fransa Bağdat Demiryolu'na muhalefetlerini sertleştirirken, Almanya Fas'ın Fransa'ya karşı bağımsızlığını koruma misyonunu üstlenmeye soyunmuştu. Yani Almanya, Doğu politikasının bir uzantısı olarak, Fas'ta da İngiliz-Fransız ittifakıyla karşı karşıya gelmek zorunda kalmıştı.[75]

1 Lansdowne'dan Cassel'e, 4 Şubat 1903, *B.D.*, Vol. 2, No. 206, s. 179, 180.

2 N. O'Conor'dan Lansdowne'a, 15 Aralık 1903, *B.D.*, Vol. 2, No. 224, s. 196.

3 Foreign Office to Messrs Baring Brothers and Co. Ltd., F.O., 24 Şubat 1903, *B.D.*, Vol. 2, No. 208, s. 181.

4 Maybelle Kennedy Chapman, *Great Britain and the Bagdad Railway 1888-1914*, Northampton, Massachusetts, 1948, s. 50.

5 Eaerle, s. 199, 200.

6 *The Parliamentary Debates, House of Commons*, fourth series, Volume 120, s. 1247, 1248.

7 *The Parliamentary Debates, House of Commons*, fourth series, Volume 120, s. 1365-1375.

8 Her iki yazı için bkz. *Times*, 9 Nisan 1903, s. 7.

9 "Railway Enterprise in Asiatic Turkey", *Times*, 9 Nisan 1903, s. 6.

10 "The Bagdad Railway, German Press Opinion", *Times*, 10 Nisan 1903, s. 3.

11 "Germany and the New Grouping of the Powers" *Times*, 11 Nisan 1903, s. 3.

12 "British Trade with Turkey", *Times*, 11 Nisan 1903, s. 4.

13 "The Bagdad Railway", *Times*, 11 Nisan 1903, s. 3.

14 "The Bagdad Railway", *Times*, 11 Nisan 1903, s. 5. Sermaye katılım oranlarının gerçekte "Truva atı" yöntemiyle Alman hâkimiyeti anlamına geldiğini savunan bir makale için bkz. Calchas, "The Latin Rapprochment and the Baghdad Imbroglio", *Fortnightly Review*, Vol LXXIII New Series, (Ocak-Haziran 1903), s. 821, 826, vd.

15 "Question asked in the House of Commons", 23 Nisan 1903, *B.D.*, Vol. 2, No. 219, s. 190. *Parliamentary Debates, House of Commons*, Vol. 121, 1903, s. 222.

16 Gibson Bowles, "The Bagdad Railway", *Times*, 14 Nisan 1903, s. 4.

17 "The Bagdad Railway, A Russian Press View", *Times*, 14 Nisan 1903, s. 3.

18 *Times* (editoryal yazı), 18 Nisan 1903, s. 11. *B.O.A.*, HR. SYS, 108/36.

19 "The Bagdad Railway", *Times*, 18 Nisan 1903, s. 13.

20 "The Bagdad Railway", *Times*, 18 Nisan 1903, s. 7.

21 H.F.B. Lynch, "To the Editor of the Times", *Times*, 18 Nisan 1903, s. 13.

22 Indian Mail, "To the Editor of the Times", *Times*, 18 Nisan 1903, s. 13.

23 Asiaticus, "To the Editor of the Times", *Times*, 18 Nisan 1903, s. 13.

24 Bağdat Demiryolu muhaliflerinin sıkça yararlandığı Cheradame'nin görüşleri son bölümde gündeme gelecek. Yazarın görüşleri için öncelikle bkz. Andre Cheradame, *Le Chemin de Fer de Bagdad*, Paris, 1915 ve *The Pangerman Plot Unmasked*, New York, 1918.

25 Gibson Bowles, "The Bagdad Railway", *Times*, 20 Nisan 1903, s. 7

26 "The Bagdad Railway", *Times*, 22 Nisan 1903, s. 7.

27 Londra Sefiri Tevfik Paşa bu makalenin küpürünü Hariciye Nezareti'ne yollamıştı. *B.O.A.*, HR. SYS, 108/37.

28 "Hariciye Nezareti'ne 22 Nisan Tarihiyle Londra Sefaret-i Seniyye'sinden Varid Olan 208 Numaralı Tahriratın Hülasaten Tercümesidir", *B.O.A.*, Y. A. Hus., 448 / 3. *Times* (editoryal yazı), 22 Nisan 1903, s. 9.

29 "The Bagdad Railway", *Times*, 22 Nisan 1903, s. 5.

30 *Times*, 22 Nisan 1903, s. 7.

31 Sutherland'ın editöre mektubu, *Times*, 22 Nisan 1903, s. 7.

32 *B.O.A.*, HR. SYS, 108/38. Bağdat Demiryolu krizinin hemen arefesinde yayınlanan ilginç bir makale İngiltere'deki anti-Alman dalganın kökenlerini

analiz etmekteydi. Yazar, bu durumun Almanya'daki anti-Anglosakson harekete bir tepki olduğunu ileri sürüyordu. Yazara göre Almanların İngiliz düşmanlığının kökleri, Almanya'nın koloni aramaya başladığı dönemde en uygun koloni bölgelerinin İngiliz denetimi altında olmasından kaynaklanıyordu. Bkz. O. Eltzbacher, "German Kolonial Ambitions and Anglo-Saxon Interests", *The Forthnightly Review*, Vol. LXXIII New Series, (Ocak-Haziran 1903), s. 469, 470 vd. Eltzbacher'in fikirlerine katıldığını belirten bir diğer yazarın aynı ciltteki makalesi için bkz. Vates, "The Policy of the German Emporer", s. 581-597.

33 "The Bagdad Railway", *The Economist*, 18 Nisan 1903, No. 3112, s. 683, 684. Yine aynı gazetede yayınlanan bir diğer makale için bkz. "The Lessons of Baghdad", *The Economist*, 25.4.1903, s. 729, 730.

34 "Bagdad and India", *The Saturday Review*, 18 Nisan 1903.

35 "British Interests on the Persian Gulf", *The Saturday Review*, 18 Nisan 1903.

36 Alan Edward Schorr, *Britain, Germany, and the Bagdad Railway, with Special Reference to the Crisis of April 1903*, Hunter College of the City University of New York, 1966, Yayınlanmamış Master Tezi, s. 50-52, 55, 56, 59, 61, 62.

37 Earle, *Turkey...*, s. 187, 188.

38 *The Daily Telegraph*, 6 Mayıs 1903, *B.O.A.*, HR. SYS, 109/21.

39 "Memorandum by the Marquess of Lansdowne, The Bagdad Railway", F.O., 14 Nisan 1903, *B.D.*, Vol. 2, No. 216, s. 187, 188. Lansdowne'ın bu görüşlerinin sert bir eleştirisi için bkz. Lord Newton (P. C.), *Lord Lansdowne, A Biography*, Londra, 1929, s. 250-253.

40 "Memorandum communicated by Lord Revelstoke, 21 Nisan 1903, *B.D.*, Vol. 2, No. 218, s. 189, 190.

41 Vikont Esher 22 Mayıs tarihli mektubunda Kral'ın hükümetin zayıf olduğunu düşündüğünü ve Bağdat Demiryolu konusunda yanlış karar verdiğini söylediğini belirtiyor. Lord bir başka mektupta yine hükümetin korktuğundan ve kaçtığından bahsederken, 6 Nisan tarihli bir diğerinde ise gazetelerin Bağdat Demiryolu'na saldırılarını aptalca olarak niteliyor, Süveyş Kanalı sorununda da aynı tavrın alındığını ancak kanalın yapımının engellenemediği gibi sonradan kendilerine çok pahalıya mal olduğunu belirterek uyarıda bulunuyor, bkz. *Journals and Letters of Reginald Viscount Esher*, ed. Maurice V. Brett, Vol. 1, Ivor Hicholson & Watson Lim., Londra, 1934, s. 410, 397, 396.

42 Richard M. Francis, "British Withdrawal from the Bagdad Railway Project in April 1903", *The Historical Journal*, Vol. 16, No. 1, Mart 1973, s. 172.

43 Lord Newton, s. 251.

44 *Lord Curzon in India, Being a Selection from his Speeches as Viceroy & Governor General of India*, Londra, 1906, s. 316. Curzon 1899 yılından itibaren İngiliz yönetimini bu konunun yeterince bilincinde olmadığı bağlamında uyarmaktadır. Bkz. Earle of Ronaldshay, *The Life of Lord Curzon*, Londra, 1928, s. 305-319.

45 "Hariciye Nezareti'ne 24 Nisan 1903 Tarihiyle Londra Sefaret-i Seniyyesi'nden Varid Olan 215 Numaralı Tahririatın Tercümesidir", *B.O.A.*, Y. A. Hus., 448 / 3. "In the House of Commons, Yesterday", *Times*, 24 Nisan 1903, s. 9.

46 *B.O.A.*, HR. SYS, 108/39, *Times*, 24 Nisan 1903; *B.O.A.*, HR. SYS, 109/21, *Times*, 6 Mayıs 1903.

47 Maslahatgüzar Benstorff'dan Bülow'a, Londra, 24 Nisan 1903, *GP*, Band 17, Nr. 5261, s. 440.

48 "215 numaralı Tahrirat", *B.O.A.*, Y. A. Hus., 448/3.

49 "The Bagdad Railway, British Support Refused", *The Times*, 24 Nisan 1903, s. 5.

50 Gwinner, s. 1089, makalenin tamamı için bkz. 1083-1094.

51 Gwinner, s. 1089-1091.

52 Dawkins'in mektubu için bkz. Clinton E. Dawkins'den Arthur Gwinner'e, Londra, 23 Nisan 1903, *GP*, Band 17, Nr. 5262 (Ek), s. 442, 443.

53 *Novoye Vremya*, İngilizlerin olduğu gibi Fransız sermayesinin katılımı konusunda da yazılar yayımlamaktaydı. *B.O.A.*, HR. SYS, 108/40 ve 108/42.

54 Schorr, s. 71-75. Dillon'un Alman aleyhtarı bir kitabı için bkz. E.J. Dillon, *Ourselves and Germany*, Chapman and Hall, Londra, 1916. *Contemporary Review*'daki yazılarına örnek için bkz. "The Unforeseen Happens As Usual", (Eylül 1908), s. 364-384; "Fidis Germanica", (Ekim 1908), s. 490-512; "The Near Eastern Crisis", (Ekim 1908), s. 513-532.

55 "The Story of the Euphrates Company", The Near East and India, XLI (1935), Issawi, *The Economic...* içinde, s. 147.

56 Eisenbahn and Komminikationsbauten, dann Kulturarbeiten in der Türkei mit Abschluss des Jahres 1909, *Staatsarchiv Wien*, Ad. Registratur, F 19/32.

57 Marschall'dan Hohenlohe Schillingfürst'e 26.5.1900 tarihli rapor, Konstantinopel, *Pol. Archiv*, Türkei 152.

58 Mohr, s. 45, 46; Earle, *Turkey...*, s. 190-192.

59 Richthofen'den Marschall'a, Berlin, 24 Ekim 1905, *GP*, 25/1, Nr. 8626, s. 199.

60 H.F.B. Lynch, "The Bagdad Railway", *The Fortnightly Review*, No. 531, 1 Mart 1911, s. 381, 383.

61 H.F.B. Lynch, "The Bagdad Railway: The New Conventions", *The Fortnightly Review*, No. 533, 1 Mayıs 1911, s. 771-780.

62 Boyd Cable, *A Hundred Year History of the Peninsular and Oriental Steam Navigation Company 1837-1937*, Ivor Nicholson and Watson Limited, Londra, 1937, s. 46-52.

63 Hallgarten, Band 2, s. 47.

64 Ibbeken, s. 255.

65 L. Bruce Fulton, "France and the End of the Ottoman Empire", *The Great Powers and the End of the Ottoman Empire*, ed. M. Kent, Londra, 1984, s. 141.

66 "Hariciye Nezareti'ne 27 Mart 1902 tarihiyle Paris Sefaret-i Seniyyesi'nden Varid olan 168 numaralı Tahriratın Tercümesidir", *B.O.A.*, Y. A. Hus., 427 / 65. Aynı metnin Fransızcası için bkz. *B.O.A.*, HR. SYS, 108/35.

67 Mösyö Faure'nin *Libre Parol* Gazetesi'nde Münderic Makalesinin Hulasaten Tercümesidir", *B.O.A.*, Y. A. Hus. 427/65. Ayrıca, *B.O.A*, HR. SYS, 108/35.

68 *B.O.A.*, Y. A. Hus., 427/65; *B.O.A*, HR. SYS, 108/35.

69 Paris Sefarati'nden Hariciye Nezareti'ne, *B.O.A.*, HR. SYS, 108/44.

70 Earle, s. 159-162.

71 Kampen, s. 467, 468.

72 Angus Hamilton, *Problems of the Middle East*, Londra, 1909, s. 173-175.

73 Metternich'den Dışişleri'ne, Londra, 12 Nisan 1903, *GP*, Band 17, Nr. 5259, s. 439.

74 İngiltere 1907 yılında Rusya ile benzeri bir anlaşma imzaladı. Böylece İngiltere, Fransa ve Rusya arasındaki ittifak doğmuş oluyordu. Karl Coblenz Mehrmann, *Der diplomatische Krieg in Vorderasien, unter besonderer Berücksictigung der Geschichte der Bagdadbahn*, Dresden, 1916, s. 78.

75 Jarussalimski A.S., "Die Aussenpolitik und Dipromatie des deutschen Imperialismus zu Beginn des 20. Jahrhunderts", *Zeitschrift für Geschichtswissenschaft*, Heft 3, (1962), s. 591. Ayrıca bkz. Raab, s. 72-74.

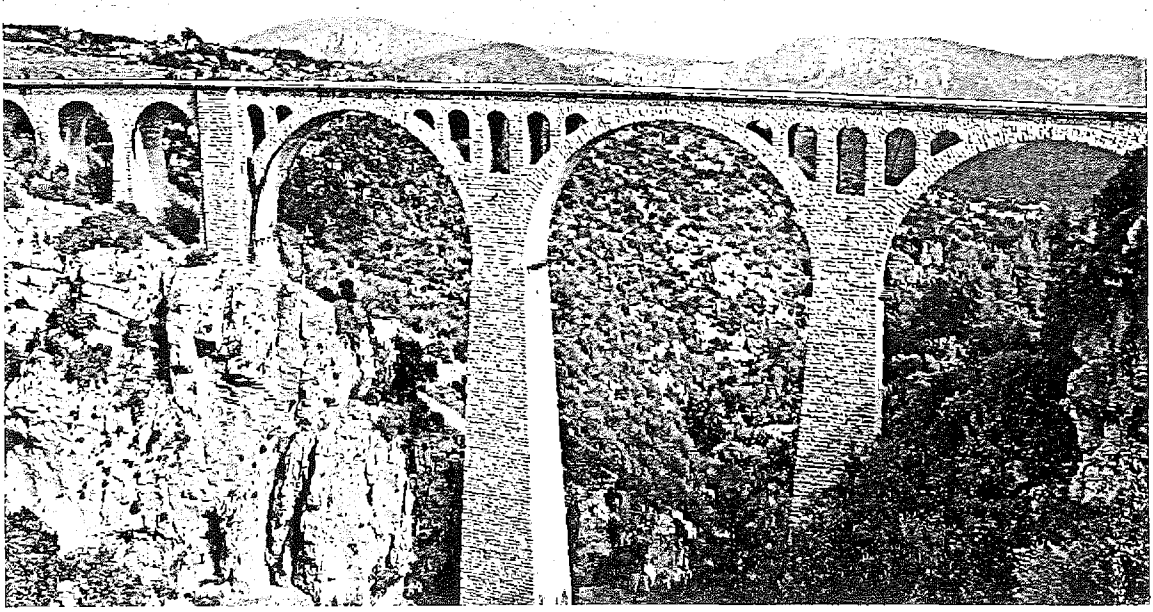
29

GREY'İN DÖRTLÜ KONFERANS TEZİ

Uluslararası alanda Bağdat demiryoluna karşı alınan tüm radikal tavırlara rağmen Almanlar iyimserliklerini korumaktaydılar. Gerçi bu dev projeyi tamamlayabilmek için diğer emperyalist güçlerin mali ve siyasi onayını almak zorunda olduklarını hissediyorlardı, ancak Osmanlı topraklarında döşedikleri her yeni kilometre demiryolunun onları kaçınılmaz olduğunu düşündükleri yeni pazarlıklarda daha güçlü kılacağına da inanıyorlardı. Yeni pazarlıkların kaçınılmazlığı İngiltere başta olmak üzere, büyük güçlerin kendi çıkarlarını tehdit ettiğini düşündükleri Bağdat Demiryolu'na ilgisiz kalmalarının olanaksızlığından kaynaklanmaktaydı. Bu durumda zamanlama konusunun önemi net bir biçimde ortaya çıkmaktaydı. Diğer emperyalist güçlerin katılımını kendileri için en uygun koşullarda sağlayabilmek için, Bağdat Demiryolu'nu kendi başlarına da olsa tamamlayabilecekleri inancını yaratabilmeleri gerekiyordu.

Marschall'ın vurguladığı gibi İngilizler Bağdat hattının yapılmamasını tercih ederlerdi ama hattın yapımını engelleyemeyeceklerini anladıklarında projeye katılarak onu kontrol altında tumak isteyecekleri de kesindi. Bu nedenle ellerinden geldiğince inşa çalışmalarını sürdürerek Toroslar'ı aşıp Mezopotamya sınırlarına ulaşmayı hedeflemeliydiler. Daha önce İngilizlerin katılımı için girişecekleri herhangi bir çaba, kendi güçleriyle hattı tamamlayamayacakları kanısını yaratırdı. Aslında Mersin-Adana Demiryolu'nu satın alarak[1] bir kez daha Toroslar'ı aşma konusundaki şüpheleri ortadan kaldırmışlar, kararlılıklarını kanıtlamışlardı. Altmış altı kilometre uzunluğundaki bu demiryolu 1888 yılından beri işletilmekteydi. Ancak beklenen ticari başarıyı elde edememesini fırsat bilen Bağdat Demiryolu Kumpanyası, Mersin-Adana Demiryolu'nu kendi şebekesine katmayı başarmıştı.[2] O dönemde Demiryolu'nun hisselerinin yüzde 55'i İngilizlerin, 45'i ise Fransızların mülkiyetindeydi. Bağdat Demiryolu Şirketi, Fransızların hisselerini blok halinde satın aldıktan sonra ilk fırsatta yönetimde çoğunluğu oluşturacak şekilde İngilizlerden de hisse satın almışlardı.[3] Sonuç olarak inşaatın bu en zorlu bölümünü tamamladıklarında Almanların, İngilizler gibi Fransızlarla uzlaşmaları da kolaylaşacaktı. Hatta bu gelişmelerle birlikte Rusların bile Bağdat Demiryolu'na yaklaşımlarında olumlu anlamda değişim beklenebilirdi.[4]

İşin ilginç tarafı İngilizler de Bağdat Demiryolu sorununa zamanlamanın öneminin bilincinde olarak benzeri bir bakış açısıyla yaklaşmaktaydılar. 1903 görüşmelerinin anlaşmazlıkla sonuçlanmasından sonra kendileri için en uygun zamanda devreye girmek



Toroslar'da Hacıkırı mevkiinde Varda demiryolu köprüsü.

üzere geri çekilmişlerdi. Almanların özellikle finansman açısından sıkışıp konuyu gündeme getirecekleri güne kadar gerekli hazırlıkları yaparak, pazarlıklara güçlü bir elle başlamanın hesaplarını yapıyorlardı. Gerçekten de 1907 yılında İmparator Wilhelm'in İngiltere'yi ziyaretine kadar taraflar arasında doğrudan bir diyalog olmadı. Ama İngiltere konuyla ilgili hassasiyetini ve günü geldiğinde nasıl bir tavır alınması gerektiği konusundaki çalışmalarını sürdürdü. Örneğin İngiliz Genelkurmayı'nın bir memorandumunda siyasi, ticari ve stratejik açıdan Basra Körfezi'ne kadar bir demiryolunun Almanların kontrolünde olmasının sakıncalarına işaret ediliyordu.[5] Ayrıca gerek The Board of Trade (Ticaret ve Sanayi Dairesi) ve gerekse The Committee of Imperial Defence (İmparatorluk Savunma Komitesi) konuyla ilgili görüşlerini yönetime sunmuştu. Bunlardan The Board of Trade'in raporunda daha sonra izlenecek politikanın ana çerçevesi ortaya çıkıyordu. Raporda İngiltere'nin katılımı olsa da olmasa da, Almanların demiryolunu inşa edecekleri ileri sürülmüştü. Bu nedenle İngiliz sermayesi girişime katılacaksa, bunu, Almanların Toros dağları nedeniyle en maliyetli olan bölümü inşa etmelerinden önce gerçekleştirmeliydi. Aksi halde bu en maliyetli ve zorlu bölüm tamamlandıktan sonra Almanlarla pazarlık iyiden iyiye zorlaşacaktı. Görüldüğü gibi komite bu konuda farkında olmaksızın Marschall'ın yaklaşımını doğruluyordu. Rapora göre, İngilizler hattın Basra Körfezi'nden Bağdat'a ve mümkün olabilirse Musul'a kadar olan bölümünü kontrol etmeliydi. Dicle nehrinde gemi işletmeciliğinde de en az eşit koşullar elde edilmeliydi.[6]

The Committee of Imperial Defence de benzeri bir öneri getirmişti. Bağdat ve Suriye hatları bir bütün olarak düşünülürse bunlar bir nevi nüfuz bölgeleri gibi paylaşılacaktı. Bu öneriye göre Almanlar Anadolu ve Bağdat demiryollarını Bağdat'a kadar, İngilizler hattın Bağdat ile Kuveyt arasını, Fransızlar ise Suriye demiryollarını kontrol edeceklerdi. Tüm sistem İngilizlerin eşit koşullarda yerini alacağı uluslararası bir yönetim tarafından

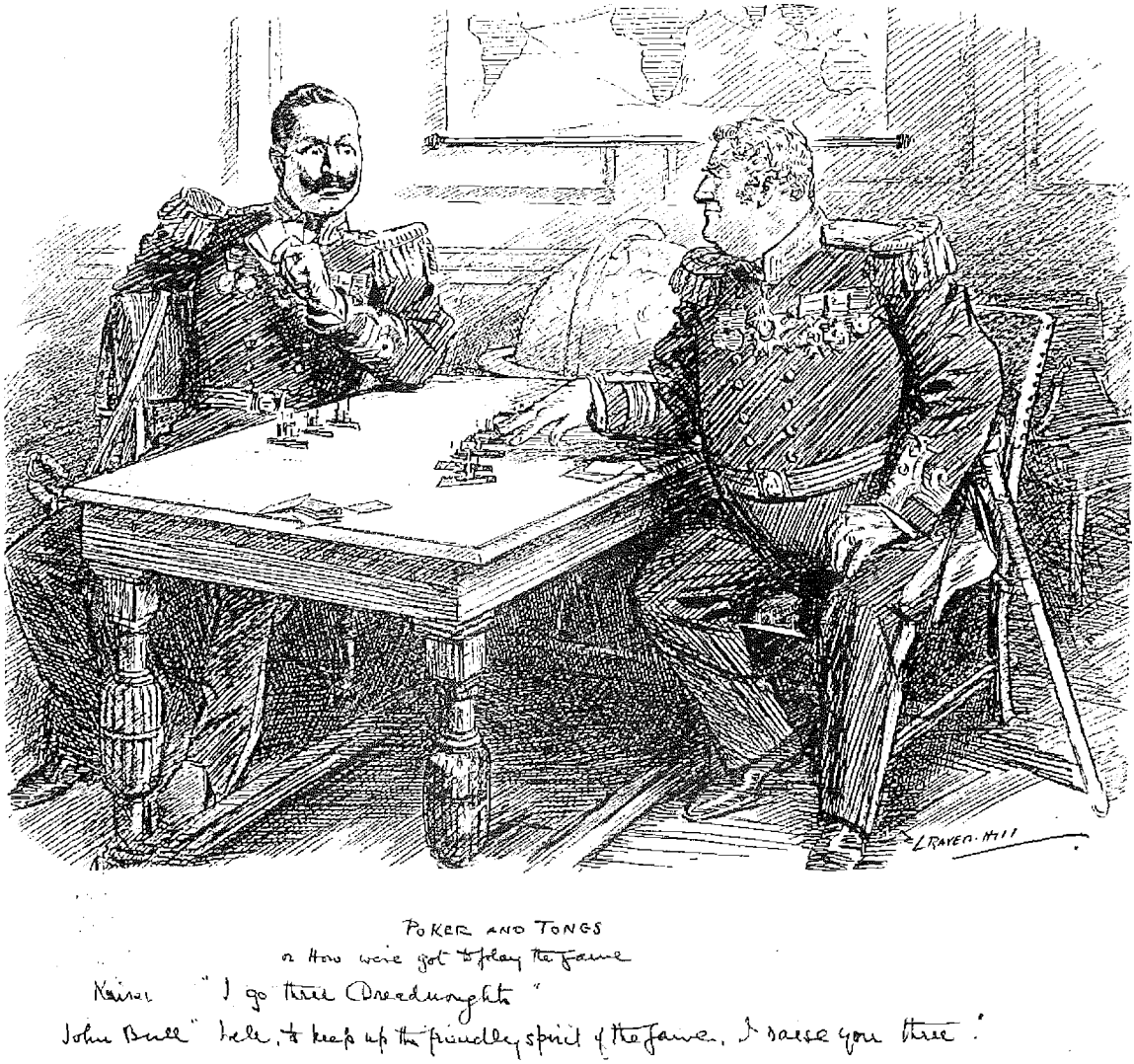
koordine edilecekti.[7] Ama Alman ve Fransızların zaten söz konusu hatları ellerinde bulundurdukları düşünülürse, bu önerinin hayata geçirilmesi oldukça zor görünüyordu. Ayrıca Abdülhamit'in Basra Körfezi'nin kontrolünü İngilizlere vermeyi kabul etmesi de kolay değildi.

Aslında 1903 yılında yakalanan fırsatın kaçmasından sonra uluslararası ilişkilerdeki değişimlere ve yeni saflaşmalara paralel olarak Bağdat Demiryolu sorununun çözümü de iyice karmaşıklaşmıştı. Bilindiği gibi en önemli kaygısı sömürge imparatorluğunun korunması olan İngiltere'nin, 19. yüzyıl boyunca başlıca rakipleri Fransa ve Rusya idi. Rusya'nın İstanbul'u alarak Karadeniz ve Boğazlar üzerinde egemenlik planları İngilizleri hayli ürkütüyordu. 1898 yılında Mısır yüzünden Fransa ile neredeyse bir savaş çıkacaktı. Ancak 20. yüzyıla girildiğinde bu iki devletle ilgili kaygılar yavaş yavaş ortadan kalkmaya başladı. 1904-1905 Rus-Japon Savaşı'ndaki yenilgisi ve 1905 devrimi, Rusya'nın belini bükmüştü. Bunun dışında Almanya'nın yükselen gücü, İngiliz ve Fransızları, 1904 yılında sömürgelerinin paylaşımı yoluyla Entente Cordiale anlaşmasına taşımıştı.[8]

Almanya sömürgecilikte tolere edilebilir bir kıta Avrupası gücü olarak kaldıkça İngiltere için tasalanacak bir şey yoktu. Ama hızla dev bir ekonomik ve politik güç haline dönüşen Almanya'nın İngiltere'nin arzuladığı yerde duracağı düşünülemezdi. Nitekim yeni yüzyıla girerken artık İngiltere Almanya'nın gelişimini kaygılı gözlerle izliyordu. Her geçen gün Alman rekabeti yeryüzünün herhangi bir yerinde İngiliz ticaretini tehdit etmeye başlamıştı. İlk kez 1885 yılında Hollanda'ya yapılan ihracat konusunda Almanya İngiltere'yi geçmişti. Bunu İsveç'e ve Romanya'ya yapılan dışsatım rekabetinde Almanya'nın öne geçmesi izledi. Keza aynı yıllarda İtalya ve İspanya ticaretinde de durum değişmeye başlamıştı.[9]

Üstüne üstlük Alman donanmasının korkutucu gelişimi İngiltere'nin kaygılarının tırmanmasına neden oluyordu. Zira bir ada devleti olan İngiltere'nin sömürge politikası tümüyle deniz gücünün üstünlüğüne dayanıyordu. Denizlerde onu tehdit edecek herhangi bir gücü hoş görmesi mümkün değildi. Bir başka ifadeyle Almanya'nın güçlü bir donanmaya sahip olma isteğini anlayışla karşılaması imkânsızdı. İngiliz bakış açısına göre, bir kıta devleti olan Almanya eğer İngiltere'yi tehdit amacını taşımıyor ise, donanmasına bu kadar yatırım yapmasının ne anlamı olabilirdi? Böyle düşünenler arasında, Lewin gibi Almanların İngiliz donanmasını yok ederek kendi deniz üstünlüklerini kurmayı amaçladıklarını düşünecek kadar şüpheci olanlar bile vardı.[10] Buna karşılık Almanya ise ekonomik ve siyasi büyümesine paralel olarak güçlü bir donanmaya sahip olmasını en doğal hakkı olarak görüyordu. Şansölye Bülow'a göre, "güçlü bir donanmanın kurulması, ulusal ruhun canlanması ve ülke içinde partilerüstü dayanışmanın sağlanması" demekti. Bir başka ifadeyle güçlü bir donanma, "Dışarda Alman prestijinin yükselmesi, içerde ise uyumun sağlanması" anlamına geliyordu.[11] Alman ideolog Jaeckh'in bir makalesinin başlığının adeta bir futbol maçının sonucunu verircesine "Deutschland 5 England 8" olması donanma gücü oranı konusundaki hassasiyetin göstergesiydi. Zira Jaeckh bu başlıkla kendilerinin 5, rakiplerinin ise 8 deniz filosuna sahip olduğunu belirtiyordu ki, bu oran gerek Alman Donanma Bakanı Tirpitz'in gerekse Churchill'in savunageldiği 10/16 anlayışına uyduğundan, yazara göre itiraz edilecek bir durum yok demekti.[12]

Kısaca, Almanya'nın hem iktisadi hem de denizlerdeki rekabeti, İngiltere için kabul edilemez bir noktaya doğru ilerliyordu. Üstelik bir de Almanya; Fransa ve Rusya'nın



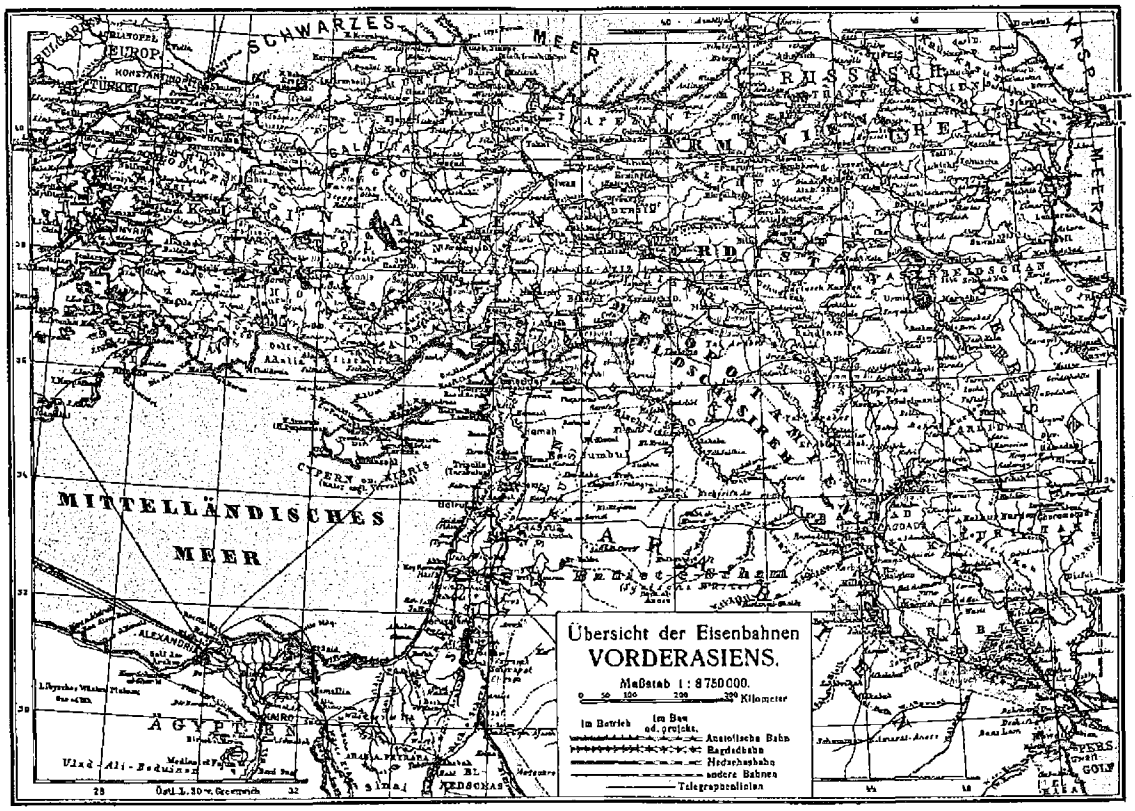
İngiliz ve Almanlar arasındaki donanma yarışını hicveden bir karikatürde Kayzer Wilhelm ile İngiltere'nin simgesel şahsiyeti John Bull. Alt yazı: Oyunu nasıl oynuyorlar? Kayzer: "Ben üç drednot diyorum." John Bull: "Pekâlâ, oyunun dostça ruhunu korumak için ben de üçe çıkarıyorum."

İngiltere ile olan geleneksel çelişkilerinden yararlanıp onlarla ittifaka gidebilirse İngiltere'nin durumu iyiden iyiye içinden çıkılmaz bir hal alabilirdi. Kısaca artık denklem değişmiş, eski rakipler Fransa ve Rusya uzlaşılabilecek güçler haline dönüşürken, Almanya asıl tehdit unsuru haline gelmişti.[13] İngiltere işte bu nedenle 1904 yılında Fransa ile paylaşım sorunlarını çözerek Entente Cordiale antlaşmasını imzalamıştı. Fransa ile Rusya zaten ittifak halinde olduğundan, İngiltere'nin Rusya ile İran ve Orta Asya meselelerinde uzlaşarak 1907 antlaşmasına ulaşması pek zor olmadı.[14] Bu gelişmelerin sonucunda Almanya birdenbire kendini izole edilmiş ve İtilaf devletleri tarafından çevrelenmiş buldu.

Bu gelişmeler paralelinde Bağdat Demiryolu sırf bankerleri ilgilendiren bir konu olmaktan tamamıyla çıkmış, uluslararası

sorunlar listesindeki önemli yerini tartışmasız şekilde almıştı. Öyle ki Bağdat Demiryolu konusunda İngiliz ve Alman girişimcilerin anlaşmış olmaları, ilgili devletlerin yöneticilerinin bu anlaşmaları onaylamaması durumunda hiçbir önem ifade etmiyordu. Düyun-ı Umumiye'nin İngiliz başkanı Mr. Block'un İngiliz yöneticilerini ikna çabalarının sonuç vermemiş olması bu konuda oldukça aydınlatıcı olmalıdır. Nasıl bazı Fransız kapitalistleri Fransa'nın resmen Bağdat demiryoluna muhalefet etmesine rağmen girişime katılmışlarsa, aynı şeyi bazı İngiliz kapitalistlerinin de yapabileceği varsayımıyla Deutsche Bank, Mr. Block'a demiryolu şirketinde yönetim kurulu üyeliği önermişti. Block'un ve onun aracılığıyla önemli İngiliz finans çevrelerinin öneriye sıcak bakmaları ve onların gerek Nicholas O'Conor'ı gerek Lord Lansdowne'ı ve hatta gerekse Balfour'u Bağdat Demiryolu'na yatırım yapabilmek için etkileme çabaları sonuç vermedi. Mr. Block demiryolu şirketinin başarılı çalışmalarını övüyor, hattın nasıl olsa tamamlanacağı tezine dayanarak Bağdat Demiryolu sorununa olumsuz yaklaşmanın hiçbir yararının olmayacağının altını çiziyordu. Bu nedenle Block'a göre Almanların her yakınlaşma girişimine samimiyetle karşılık verilmeli ve en kısa zamanda bir anlaşmaya varılmalıydı.[15] Ancak sonuç olarak İngiliz girişimciler ne kadar kârlı bulsalar da İngiliz hükümetinin onaylamamasına rağmen Bağdat Demiryolu'na ortak olmayı göze alamamışlardı.[16]

Bu gelişmeler üzerine Almanlar da misillemeye girişerek Osmanlı topraklarındaki İngiliz girişimlerini ellerinden geldiğince engellemeye başladılar. Örneğin



Ön Asya demiryollarına toplu bakış.

İngiltere'nin İstanbul'daki Büyükelçisi Nicholos O'Conor'ın Vanity Fair*'de çıkmış bir karikatürü.*

1905 yılı boyunca İngiliz yönetimi nezdinde hatırı sayılır etkileri olan İzmir-Aydın Demiryolu yöneticilerinin[17] ve İstanbul'daki İngiliz Büyükelçiliği'nin tüm çabalarına rağmen, Aydın demiryolunu uzatma talepleri Alman Büyükelçiliği'nce engellendi. İngilizler Mısır'a borç verme konusunda da Abdülhamit'in onayını alamamışlardı. Almanlar, Mısır'ın nasıl bir oldubittiyle Osmanlıların elinden çıktığını hatırlatarak, "Küçük Asya, Suriye, Mezopotamya ve Arabistan'da İngiliz etkisini artıracak her türlü girişimi engellemenin Osmanlılar için bir varoluş sorunu" olduğunu Abdülhamit'e empoze ediyorlar, İngiliz etkisini artıracak "büyük veya küçük her türlü imtiyaz" girişimine karşı koyması konusunda onu uyarıyorlardı.[18] *Preussische Correspondenz* gazetesi 10 Mayıs 1905 tarihli nüshasında, İngilizlerin Osmanlıları Kuveyt ve Basra Körfezi konularında tehditlerinin, aynı zamanda Bağdat Demiryolu'nun terminusu bağlamında bölgedeki Alman çıkarlarına karşı yapılmış olduğunu ileri sürüyordu.[19]

Almanların Osmanlılar üzerindeki etkisini gerçekçi bir biçimde gözlemleyen İngiliz Büyükelçisi Nicholas O'Conor, 1899 yılından beri sürdürdüğü İngiliz sermayesinin Bağdat Demiryolu girişimine ortak olması gerektiği tezi doğrultusunda Gwinner'le dirsek temasına başladı. Bu gelişmenin Gwinner tarafından Alman Dışişleri'ne aktarılması üzerine Wilhelmstrasse, hattın Alman karakterinin ortadan kalkmaması koşuluyla İngiliz sermayesinin katılımına karşı olmadığını belirtti.[20] Bunun üzerine Gwinner'in kimi İngiliz kapitalistleriyle yaptığı görüşmeler her iki hükümet tarafından yeterince destek gelmeyince bir sonuca ulaşamadı.

Temmuz ayında Deutsche Bank yöneticilerinin Osmanlı Bankası'nın Paris şubesine, Bağdat Demiryolu'na katılım konusunda önerilerde bulundukları, İngiliz Dışişleri'nce haber alınmıştı.[21] Habere göre Almanlar demiryolunun Bağdat-Basra bölümünü İngilizlere bırakabileceklerini belirtmişler ve İngiliz ve Fransız kapitalistlerinin kendi devletlerinin onayıyla girişime ortak olmalarını önermişlerdi. Sözü edilen girişimci grup Büyükelçi O'Conor ile iletişim içindeydi ve süreçte Lansdowne ile Chambon'un da adı geçiyordu. Lansdowne işin aslını O'Conor'a sorunca büyükelçi 12 Temmuz günü Zander ile görüştüğünü, amacının sadece kişisel olarak konuyla ilgili görüş alışverişiyle sınırlı olduğunu, Zander'in bu sohbeti abartmış olabileceğini söylemişti. Büyükelçi, Zander'in yerine henüz Anadolu Demiryolu Şirketi

müdürlüğüne atanan Huguenin ile de benzeri bir görüşme yaptığını ve ona da kendisinin her zaman bu girişime İngiliz sermayesinin katılımından yana olduğunu vurguladığını da sözlerine eklemişti. O'Conor kişisel olarak bu konuda kapıları açık tutmaktan yana olduğu görüşünü de net olarak dile getirmişti –tabii resmi anlamda bağlayıcı olmamak kaydıyla.[22] Lansdowne da Conor'a kapıları açık tutmakta haklı olduğunu yazmış, ancak onu, içinde bulundukları dönemde bu konuda Almanlara herhangi bir teklif yapmalarının sakıncaları konusunda uyarmıştı.[23] Conor ise gönderdiği diğer bir elçilik raporunda Dışişleri Bakanı'nı, Almanların yakın zamanda inşaata tekrar başlayabilecekleri ve inşa ettikleri her bölümle ellerinin güçleneceği, hele bir de Toroslar'ı aşabilirlerse o noktadan sonra bu girişimin meyvelerini kimseyle paylaşmaya razı olmayacakları konusunda uyarmıştı.[24]

Bu arada Almanlar İngilizlerin katılımı konusunda olabilecek en iyi teklifi yapmışlardı. 1905 yılının Ekim ayında, Gwinner ile Sir Fitzgerald Law Berlin'de görüşmüşler ve Gwinner, Law'a eğer İngiliz girişimci Mackay ve arkadaşları demiryolunun Bağdat-Basra bölümünü inşa etmek isterlerse anlaşabileceklerini söylemişti. Gwinner uzlaşma halinde İngilizlerin çoktandır peşinde oldukları İzmir-Aydın demiryolunun uzatılma imtiyazının verilmesinde yardımcı olacaklarını da belirtmişti. Üstüne üstlük Gwinner, Aydın demiryolunun Anadolu demiryolu ile birleştirilmesi müzakerelerine de hazır olduğunu sözlerine eklemişti. Üstelik Almanlar hattın Kuveyt'te son bulmasını da kabul etmişlerdi. Bu arada daha sonraları Lord Inchape adıyla önemli bir figür olarak karşımıza çıkacak olan James Mackay'in o dönemde Bağdat-Basra hattını inşa etme konusunda istekli olduğunu da belirtelim.[25]

Görüldüğü gibi finansman konusunda köşeye sıkışan Gwinner'in 1905 yılında İngilizlerin taleplerinin neredeyse tamamını karşılamaya hazır olduğu ileri sürülebilir. Bu durumda Büyükelçi O'Conor'ın biraz evvel gündeme gelen olumlu yaklaşımları ve Lansdowne'un 1903 uzlaşmasının mimarı olduğu göz önüne alınırsa sorunun çözümüne yaklaşıldığı izlenimi edinilebilir. Ancak iktidardaki son demlerini yaşayan ve iç politikada muhalefet tarafından köşeye sıkıştırılmış durumda olan Balfour hükümetinin bu sorunu çözmeye yetecek ne gücü ne de zamanı kalmıştı. Ayrıca 1903 yılında basının ve çıkar çevrelerinin etkisiyle oluşan milliyetçi dalga da henüz dinmemişti.

İngiliz Dışişleri Bakanı Lord Lansdowne.

Bu arada Bağdat demiryolu inşası için gerekli finansman kaynaklarına ulaşma sorunu çözümsüz kalmaya devam ediyordu.

Osmanlı gümrük vergilerinin artırımından elde edilecek gelir bir umut olabilirdi, ancak Osmanlı gümrüklerinin artması kapitüler antlaşmalar gereği büyük devletlerin iznine bağlanmıştı. İngiliz hükümeti bu fırsatı Bağdat Demiryolu'nu engelleme mekanizmalarından biri olarak kullanmaya başladı. 1906 ve 1907 yılı boyunca konu özellikle muhalefet partileri tarafından sık sık gündeme getirilmişti.[26] İngiliz parlamentosunda bu konuda yapılan müzakerelerde iktidar ve muhalefet uyum içindeydi. Lord Newton, "Elimizde iyi bir kart var" derken, ortak görüşü dile getirmiş oluyordu. Nihayet 1907 yılında gümrük vergilerinin yüzde 8'den yüzde 11'e yükseltilmesine izin verildi. Ancak bu kez de artıştan elde edilecek ek gelirin yüzde 75'inin Makedonya'da yürütülecek reform çalışmalarına ayrılması şart koşulmuştu. Geri kalan yüzde 25 ise kesinlikle Bağdat Demiryolu'nun kilometre garantileri için kullanılmayacaktı.[27] Alman ve Osmanlı yöneticilerinin bu yasağı delme girişimleri her seferinde İngiltere tarafından başarısızlığa uğratıldı. Marschall, Alman Dışişleri'ne bu bağlamda, "adeta Bağdat Demiryolu sözünü etmek bile yasak" diye dert yanıyordu.[28]

1905 yılının Aralık ayında Liberal Parti'nin iktidara gelmesiyle İngiliz dış politikasını on yıl boyunca yönlendirecek olan Edward Grey Dışişleri Bakanı olmuştu. Grey 1892-95 yılları arasında Gladstone hükümetinin dışişleri bakan yardımcılığı görevini yürütmüştü. Anılarında o dönemde İngiliz dış politikasının Mısır örneğinde olduğu gibi Alman desteğine dayanmasından duyduğu hoşnutsuzluğu ve bu desteğin bir bedelinin olacağını düşündüğünü anlıyoruz. 1895 yılında görevden ayrılırken Almanya karşıtı ve Fransa ile Rusya yanlısı bir politikadan yana olduğunu belirtebiliriz. Zira 1896-1904 arasındaki dış politikayı Almanların eline düşmek şeklinde eleştiriyordu.[29] Yıllar sonra ikinci kez bu defa Dışişleri'nin patronu olarak göreve geldiğinde Grey'in uygulanması gerektiğini düşündüğü dış politika çizgisi zaten hayata geçmeye başlamıştı. Ancak hemen belirtelim ki onun Fransız yanlılığı duygularından çok reel politik kaygılara dayanmaktaydı. Fransa'nın boşlukta bırakılmasıyla oluşabilecek bir Fransız/Alman/Rus ittifakı olasılığı Grey için yabana atılır bir potansiyel tehdit değildi.[30]

Bu dış politika konsepti içinde Bağdat Demiryolu Grey'in en önem verdiği konuların başında geliyordu. Grey Almanya ile birçok bölgede sorunları olmasına rağmen bunların ikisinin öncelikli olarak çözülmesi gerektiğini düşünüyordu. O günlerde sıkça Almanya'nın güneşte alması gereken yerden söz ediliyordu. Bu yer eğer Afrika ise orada zaten bazı kolonilere sahipti. Avustralya, Yeni Zelanda, Güney Afrika gibi verimli bölgeler çoktan paylaşılmıştı. Amerika'ya ancak oradaki siyasi iradeyi kabul ederek göç edebiliyorlardı. Bu durumda "güneşte yerini almak deyimi pratikte gerçekliğe tercüme edilirse" karşımıza Bağdat Demiryolu çıkıyordu.[31] Bağdat demiryolunun Basra Körfezi ile kesintisiz Avrupa bağlantısı sayesinde, İngilizlerin Mezopotamya'da oluşturdukları iktisadi tekeli ortadan kaldıracağı genel kanıydı. Ayrıca Almanların bölgede güçlenmeleri İngilizlerin Müslümanların gözündeki prestijine de darbe vurabilirdi. Bunların yanı sıra Bağdat Demiryolu'nun Almanya lehine yarattığı stratejik avantajlar dönemin İngiliz yöneticileri gibi Grey'i de ürkütmekteydi. Berlin'den Basra Körfezi'ne demiryolu ile ulaşabilen Almanya güçlü ordusu ve donanması ile Hindistan yolunun denetimi bağlamında gerçek bir tehdit oluşturabilirdi. İki ülke arasındaki görüşmelerin kesildiği 1906 yılı boyunca İngiliz parlamentosunda Bağdat Demiryolu'nun Körfez bölümünün İngiliz

kontrolü altına alınması üzerine müzakereler devam etmekteydi.[32]

Grey'in Bağdat Demiryolu sorunu ile uzun süreden beri ilgilendiği, göreve gelişinden yaklaşık beş ay sonra 6 Nisan 1906'da Paris'teki İngiliz konsolosu Francis Bertie'ye yazdığı yönergeden anlaşılıyor. Bu rapordaki ana düşünceye göre, Bağdat Demiryolu sonuçta öyle veya böyle inşa edilecekti. Bu süreçte İngiltere, Fransa ve Rusya'nın birbirlerinden bağımsız olarak yapacakları muhalefet etkisiz olacaktı. Grey bu nedenle öncelikle bu üç devletin kendi aralarında anlaşmaları, hangi koşullarda hattın yapımına ortak olabilecekleri hususunda görüş birliğine varmaları gerektiğine inanıyordu. Birlikte tespit edilmiş olan ilkeler çerçevesinde sağlam bir cephenin oluşturulmuş olması ellerinin daha baştan kuvvetli olmasını sağlayacaktı.[33] Almanya konuyu yeniden gündeme getirmek amacıyla içlerinden birine yanaştığında, birlikte muhalefet edebilmek için bu ön hazırlık şarttı. Üstelik Grey Almanya'nın yakın bir zamanda girişimde bulunma olasılığının oldukça yüksek olduğunu düşünüyordu.[34] Bu nedenle Fransız Büyükelçisi Chambon'u müttefiki Rusya'ya bu çerçeve içinde yaklaşması için motive etti. İngiltere'nin Rusya'nın hoşuna gitmeyecek bir çözüme yanaşmayacağı garantisini vermeyi de ihmal etmedi.[35]

Grey için öncelikle Rusya'nın pozisyonunu anlamak önemliydi. Zira Fransa'nın, müttefiki Rusya ile ilişkilerini bozmamak uğruna Bağdat Demiryolu'na karşı çıktığını, hele şimdi yeni müttefiki İngiltere de razı olursa ilkesel olarak hattın yapımına ortak olmaya bir itirazı olmayacağını biliyordu.[36] Gerçekten de konuya ticari açıdan yaklaşılırsa, Fransa'nın bu yatırımdan çıkarı olduğu bilinmekteydi. Bir uzlaşma halinde, devasa bir demiryolu şebekesinin parçası haline gelecek olan Osmanlı

Grey of Fallodon.

Edward Grey.

Devleti'ndeki Fransız hatlarının değerleri bir hayli yükselecekti. Osmanlı ülkesinin demiryolu ağıyla örülmesi Osmanlı Bankası ve Düyun-ı Umumiye'deki Fransız temsilciler için de arzulanan bir durumdu, zira Osmanlı borç senetlerinin çoğunluğu Fransızlara aitti. Bu gerçeğin farkında olan Deutsche Bank yöneticileri ara sıra Fransız kapitalistleri Bağdat Demiryolu'na yatırım yapma konusunda yoklamaya devam ediyorlardı. Örneğin 1907 sonlarında Karl Helfferich, Osmanlı Bankası Paris şubesi müdürü M. Auboyneau'ya bu konuda yaklaşımda bulunmuştu. Auboyneau ise mevcut koşullarda Fransız katılımının kolay olma-

dığını belirtmişti.[37] Zaten Alman yöneticiler de yeni katılımlar için Paris borsasının Bağdat Demiryolu senetlerine açılması gerektiğinin farkındaydılar.[38] Auboyneau'nın *The Times* muhabirine söyledikleri durumu gayet iyi açıklıyor. Fransız kapitalist, muhabire yatırımcı olarak çıkarları Almanlarla birlikte çalışmayı gerektirirken, Fransız olarak İngilizlerle olan dostluklarına bağlı kalmak zorunda olduklarını anlatmıştı. Bu çelişkinin sona ermesi için, İngilizlerle Almanların Bağdat Demiryolu konusunda bir uzlaşmaya varmaları umudunu dile getirmişti. Böylece Fransa'nın da Bağdat Demiryolu'na muhalefeti sona ererdi.[39]

Grey, İngiltere'nin Rusya Büyükelçisi Nicolson'a gönderdiği yönergelerde Rusları ürkütmeyecek bir üslupla onların bu konudaki yaklaşımlarını öğrenmesini istemişti. Rusya'nın ve Fransa'nın hoşlanmayacağı herhangi bir girişimde bulunulmayacağı vurgulanacaktı.[40] Yapılmak istenen, her üç ülkenin hemfikir olacağı koşulların belirlenmesiydi. Grey, Chambon'a da benzeri bir söylemle yaklaşmış, Almanların demiryolunun en zor bölümü olan Toroslar'da inşaata başlamak üzere hazırlandıklarını ve yakında kendilerine yeni önerilerle yaklaşacaklarına dair ipuçları olduğunu belirtmişti. Eğer Almanlar İngiltere'ye yeni bir öneri getirecek olurlarsa, kendilerinin anlaşmak için önkoşul olarak Rusya ve Fransa'nın katılımını şart koşacaklarını ve bu nedenle öncelikle kendi aralarında uzlaşmaları gerektiğini vurgulamıştı.[41] Tüm bu samimi ve temkinli ifadelere rağmen Rusya'dan istenilen yanıt alınamamış, Dışişleri Bakanı İzvolski, İngiltere'nin bir nota ile pozisyonunu net bir şekilde ortaya koyması ricasıyla yetinmişti.[42] Bunun bir zaman kazanma taktiği olduğu birazdan Rusya'nın Almanya ile gizli bir dirsek teması içinde olduğu gündeme geldiğinde anlaşılacak.

İzvolski'nin isteği üzerine Grey 27 Kasım 1906 tarihinde Bağdat demiryolu konusundaki İngiliz görüşlerini içeren bir notayı Rus Dışişleri'ne gönderdi. Söz konusu metinde İngiltere'nin Almanya konuyu yeniden gündeme getirmedikçe kesinlikle herhangi bir adım atmayacağı vurgulanmıştı. Anlaşılacağı üzere bu nota Grey'in tekrarlayageldiği görüşlerinin resmi olarak yazılı hale getirilmesinden başka bir anlam taşımıyordu. İlk taslakta yer alan demiryolunun Basra Körfezi bölümünün İngiltere tarafından kontrol edilmesi önerisi, Grey tarafından Rusya'yı ürkütmemek için metinden çıkarılmıştı.[43]

İngiliz Dışişleri, muhataplarından herhangi somut bir karşılık alamayınca, 4 Haziran 1907 tarihinde her iki ülkenin büyükelçileri Cambon ve Benckendorff'a yeni bir nota verdi. Bu defa İngiltere'nin pozisyonu net bir biçimde ortaya konmuştu. Kalıcı ve adil koşullar sağlanmadıkça İngiltere'nin girişime katılımının söz konusu olmayacağı yineleniyordu. Hazırlıksız yakalanmamak için bu arada Fransa, Rusya ve İngiltere bu konuda bir ön anlaşmaya varmalıydı.[44] Ancak metnin can alıcı noktası, İngiltere'nin demiryolunun Bağdat ile Basra Körfezi arasını inşa etmek istediğinin belirtilmiş olmasıydı. Bu talebi gerekçelendirmek için İngiltere'nin bölgedeki nüfuzu tarihsel olarak ayrıntılı biçimde ortaya konulmuştu. Böylelikle İngilizler Basra Körfezi'nin kendileri için ticari ve stratejik önemini vurgulamış oluyorlardı. Ayrıca Bağdat, Basra ve Kuveyt'te söz konusu olacak liman inşaatları yine İngilizler tarafından gerçekleştirilmeliydi.[45] Yani dolaylı da olsa bölgenin müttefiklerince İngiltere'nin nüfuz alanı olduğunun tescil edilmesi isteniyordu. Görüldüğü gibi İngiltere dostlarına açıkça Bağdat Demiryolu konusundaki pozisyonunu ortaya koymuştu. Şimdi beklediği, aynı şeyi onların da yapmaları, bu konudaki düşüncelerini net biçimde ortaya koymalarıydı.

Rus ve Fransız dışişleri bu yeni notayı biraz hayret ve biraz da kaygıyla karşıladılar. Dışişleri Bakanı İzvolski İngiliz Büyükelçisi Nicolson'a notadaki görüşleri İngiltere'nin o zamana kadarki tutumundan uzaklaşmak olarak algıladığını belirtti.[46] Bu yeni pozisyon, İngiltere'nin savunageldiği hattın uluslararasılaştırılması doğrultusundaki görüşleriyle çelişmekteydi. Gerçekten de konu İngiltere'de 1907 ilkbaharı boyunca tartışılmış ve hükümet o güne kadar sürdürdüğü tüm hattın uluslararasılaştırılması tezini, kendilerinin Bağdat'ın güneyindeki bölümü kontrol etmeleri talebiyle değiştirmişti.[47] Fransız Büyükelçisi Chambon da notayı net bir biçimde olumsuz karşılamış, eleştirilerini üç noktada toplamıştı. Her şeyden önce Abdülhamit, Bağdat Demiryolu'nun son bölümünü İngiltere'nin kontrolüne bırakmazdı. Ayrıca Rusya'nın da bu koşulları kabul etmesi olanaksız görünüyordu. Zira bu tür bir gelişme, Rusya tarafından İngiltere'nin ve Almanya'nın İran'daki nüfuz bölgelerine tehdit olarak algılanacaktı. Üstüne üstlük İngiltere'nin teklifi Fransa'nın da savunmakta olduğu Bağdat Demiryolu sorununun hattın tümünün uluslararasılaştırılmasıyla çözülebileceği anlayışıyla çelişmekte idi.[48]

Grey için bu tepkiler çok da sürpriz olmamalıydı. Belki de İngiltere pozisyonunu bu derece net ortaya koyarak dostlarını sarsmak ve böylece onları rehavet ortamından çıkararak bir çözüme yönelmek üzere harekete geçirmek istemişti.[49] Ancak onlardan yine aylarca resmi bir yanıt alamadığına göre bu beklentisi de gerçekleşmemiş sayılabilir. Nihayet Fransız Dışişleri Bakanı Pichon tam İmparator Wilhelm'in Kral Edward'ı Windsor'da ziyaret etmesinin şafağında görüşlerini yazılı olarak İngiliz Dışişleri'ne iletti. Bu notada da çözümün hattın uluslararasılaştırılması ile sağlanabileceği görüşü yineleniyordu. Üstelik İngiltere'nin altını çizdiği Mezopotamya'daki üstün konumu, bir başka ifadeyle Mezopotamya'nın İngiliz nüfuz bölgesi olduğu tezi, kabul edilmiyordu.[50]

1 Eisenbahn and Komminikationsbauten, Kulturarbeiten in der Türkei mit Abschluss des Jahres 1909, *Staatsarchiv Wien*, Ad. Registratur, F 19/32.

2 Beyrut Konsolosu'ndan Aehrenthal'a 3.6.1910 tarihli rapor, Beyrut, *Staatsarchiv Wien*, Ad. Registratur, F 19/18.

3 Edwin Pears, *Life of Abdul Hamid*, New York, 1917, s. 158.

4 Marschall'dan Bülow'a, Tarabya, 27 Mayıs 1906, *GP*, Band. 25/1, Nr. 8633, s. 207-211. Benzeri bir yaklaşım için bkz. Dışişleri Müsteşarı Tschirschky'den Marschall'a, Berlin, 19 Mayıs, *GP*, 25/1, 1906, Nr. 8627, s. 200, 201.

5 Editorial Note, *B.D.*, Vol. 6, s. 325.

6 Memorandum comminicated by Board of Trade, 23 Haziran 1905, *B.D.*, Vol. 6, No. 211, s. 328.

7 Memorandum respecting the Bagdad Railway, 4 Ağustos 1905, *B.D.*, Vol. 6, No. 217, s. 331-334.

8 Jon Kimche, *Zeitbombe Nahost, Von der Bagdadbahn zur El Fatah*, Hamburg, 1970, s. 19-21. İngilizleri politika değişikliğine götüren bu sürecin ipuçları için bkz. Calchas, "Will Germany Fail?", *Fortnightly Review*, Vol LXIX New Series, (Ocak-Haziran 1901), s. 576-589 vd.

9 Ross J.S. Hoffman, *Great Britain and the German Trade Rivalry 1875-1914*, Philadelphia, 1933, s. 74. Ayrıca bkz. Suzanne Y. Frederick, "The Anglo-German Rivalry, 1890-1914", *Great Power Rivalries*, ed. W.R. Thompson, Columbia, 1999, s. 306-336.

10 Evans Lewin, *The German Road to the East*, New York, 1917, s. 53. Bir diğer yazıda bu sürecin arkasındaki güçlerden biri olarak Krupp firmasından söz edilmesi ilginç olsa gerek, bkz. "The English Offer and the German Answer", *The Economist*, 8.4.1911, s. 732. Yine Alman donanmasının güç-

lendirilmesini destekleyen güçleri analiz eden bir yazı için bkz. "New Forces in German Politics", *The Economist*, 9.6.1900, s. 809.

11 Pauline Relyea Anderson, *The Background of anti-english Feeling in Germany 1890-1902*, Washington, 1939, s. 9. Bu konuda Almanya'nın uzlaşmadan uzak tutumlarını, Amiral Weber gibi altı önemli Alman görüşünden yola çıkarak sergilemeye çalışan bir makale için bkz. Aeneas O' Neill, "Six German Opinions on the Naval Situation", *The Nineteenth Century and After*, No. CCCLXXXVII, Mayıs 1909, s. 725-743. Donanmalar arası güç dengesi konusunda İngiliz kaygılarının aktarıldığı bir diğer makale için bkz. Archibald S. Hurd, "The Balance of Naval Power and The Triple Alliance", *The Nineteenth Century and After*, Vol. LXV (Ocak-Haziran 1909), s. 1068-1082. Aynı konuda bkz. "Our Endangared Sea Supremacy", *The Quarterly Review*, No. 417, (Ekim 1908), s. 476-503. Almanların donanma güçlerini artırmalarının meşruluğu ve gerekliliği üzerine bkz., Kurt Simon, "Deutschlands Heer und Flotte unter Kaiser Wilhelm II", *Die Hilfe*, Nr. 26 ve 27, (26 Haziran 1913) ve (3 Temmuz 1913), s. 420 vd.

12 Ernst Jaeckh, "Deutschland 5: England 8", *Die Hilfe*, Nr. 8, 20 Şubat 1913, s. 117, 118.

13 G.D. Clayton, *Britain and the Eastern Question: Missolonghi to Gallipoli*, Londra 1971, s. 192. Clayton Almanların İngilizler için ekonomik anlamda tehdit oluşturduğu tezini benimsemiyor, askeri/stratejik faktör üzerinde duruyor.

14 A.L. Macfie, *The End of the Ottoman Empire*, Londra ve New York 1988, s. 116. Bu anlaşmanın tam metni için bkz. Bernhard Schwertfeger, *Dokumentarium zur Vorgeschichte des Weltkrieges, 1871-1914*, Berlin, 1928, s. 337-343.

15 Maslahatgüzar Bodman'dan Bülow'a, Tarabya, *GP*, Band. 25/1, Nr. 8614, s. 186, 187.

16 Marschall'dan Bülow'a, Pera, 6 Nisan 1905, *GP*, Band. 25/1, Nr. 8605, s. 178, 179 ve Marschall'dan Dışişleri Bakanlığı'na, Neuerhausen, 28 Temmuz 1905, Band. 25/1, Nr. 8615, s. 188.

17 Bodman'dan Bülow'a, Tarabya, 9 Ağustos 1905, *GP*, Band. 25/1, Nr. 8617, s. 190.

18 Mühlberg'den Bodman'a, Berlin, 15 Temmuz 1905, *GP*, Band. 25/1, Nr. 8609, s. 182, 183.

19 "Deutsche Interessen im Orient gefaehrdet", Preussische Correspondenz, 10.5.1905, *Pol Archiv*, Türkei 152, Nr. 134/857.

20 Mühlberg'den Bodman'a, Berlin, 1 Ağustos 1905, *GP*, Band. 25/1, s. 188, 189.

21 Haberi veren Osmanlı Bankası'nın Londra şubesi müdürü Mr. Barry telefonla Sir T. Sanderson'u arayarak gelişmeleri aktarmıştı. Bkz. T. Sanderson'un memorandumu, 28 Temmuz 1905, *B.D.*, Vol. 6, no. 213, s. 329.

22 Sir N. O'Conor'dan Lansdowne'a, Tarabya, 31 Temmuz 1905, *B.D.*, Vol. 6, No. 215, s. 330, 331.

23 Lansdowne'dan N. O'Conor'a, Foreign Office, 1 Ağustos 1905, *B.D.*, Vol. 6, No. 216, s. 331.

24 Sir N. O'Conor'dan Lansdowne'a, Tarabya, D. 20 Ağustos, R. 28 Ağustos 1905, *B.D.*, Vol. 6, No. 218, s. 334, 335.

25 T. Sanderson'un 3 Ekim 1905 tarihli memorandumu, *B.D.*, Vol. 6, No. 219, s. 335.

26 *B.O.A.*, HR. SYS 108/46, 108/48, 108/45, 108/52, 108/55. Farklı bir görüş, İngilizlerin yapması gereken son şeyin bir ülkede demiryolu yapımının engellenmesi olduğunu, yıllardır İngiltere'nin ticaretinin sürekli Almanya'ya karşı gerilediğini, Küçük Asya'nın siyasi ve iktisadi gelişiminde kayıtsız politikalar sürdürülürse bu gerilemenin hız kazanacağını vurguluyor, bkz. H. J. Whigham, *The Persian Problem, An Examination of the Rival Positions of Russia and Great Britain in Persia with some Account of the Persian Gulf and the Bagdad Railway*, Londra, 1903, s. 245, 246.

27 Rothstein, s. 529; Ibbeken s. 255; Nadir, s. 31-36.

28 John Baptist Wolf, *The diplomatic History of the Bagdad Railroad*, The University of Minnesota, 1933, s. 51.

29 Viscount Grey of Falladon, Vol. 1, *Twenty-Five Years (1892-1916)*, New York, Frederick A. Stokes Company, 1925, s. 32, 100.

30 Memorandum by Sir Edward Grey, Fas, 20 Şubat 1906, *B.D.*, Vol. 3, No. 299, s. 266-268.

31 Grey, Bağdat Demiryolu'nun yanı sıra konumuzla ilgili olmadığı için gündeme getirmediğimiz Güneybatı Afrika'da bulunan Walfisch Körfezi'nden de söz ediyor. Grey, Vol. 1, s. 117, 118.

32 *B.O.A.*, HR. SYS, 108/47, 108/49.

33 Grey'den F. Bertie'ye, 6 Nisan 1906, *B.D.*, Vol. 6, No. 222, s. 336, 337.

34 Grey'den F. Bertie'ye, 15 Haziran 1906, *B.D.*, Vol. 6, No. 230, s. 343 ve Grey'den Nicolson'a, 15 Haziran 1906, No. 229, s. 343. Ayrıca bkz. Grey'den Nicolson'a 23 Mayıs 1906, *B.D.*,Vol. 4, No. 216, s. 232.

35 Grey'den F. Bertie'ye, 6 Nisan 1906, *B.D.*, Vol. 6, No. 222, s. 336.

36 Fransız Dışişleri Bakanı Pichon'un Grey'in yaklaşımına tepkisi olumlu olmuştu, bkz. Grey'den Bertie'ye, 29 Aralık 1906, *B.D.*, Vol. 6, No. 243, s. 351. Fransızların bu yöndeki yaklaşımlarına bir başka örnek için bkz. Mr. Spring-Rice'dan Sir Edward Grey'e, Petersburg, 24 Mayıs 1906, *B.D.*, Vol. 4, No. 218, s. 234.

37 N. O'Conor'dan Grey'e, Pera, 6 Aralık 1907, *B.D.F.A.*, Vol. 18, Doc. 34, s. 25.

38 Dışişleri Müsteşarı Tschirschky'den Gwinner'e, Berlin 12 Temmuz 1906, *GP*, Band 25/1, Nr. 8642, s. 221, 222.

39 İstanbul'daki *Times* Muhabiri Mr. Braham'dan Foreign Office'e, De Keyser's Hotel, 19 Aralık 1907, *B.D.F.A.*, Volume 18, Doc. 35, s. 26. Braham Fransız girişimciye herkes büyük güçlerin uzlaşmalarından bahsediyor, kimse Abdülhamit'in bu tür bir gelişimi kabul edip etmeyeceğini düşünmüyor demişti. Auboyneau yanıt olarak, sultanın demiryolunun tamamlanmasını çok istediğini, bu nedenle onu ikna etmenin güç olmayacağını ileri sürmüştü. Bkz. aynı belge, s. 27.

40 Grey'den Nicolson'a, 15 Haziran 1906, *B.D.*, Vol. 6, No. 229, s. 343.

41 Grey'den Bertie'ye, 15 Haziran 1906, *B.D.*, Vol. 6, No. 230, s. 343.

42 Nicolson'dan Grey'e, Petersburg, 7 Kasım, 1906, *B.D.*, Vol. 6, No. 237, s. 347.

43 "Memorandum for comminication to M. Isvolski", *B.D.*, Vol. 6, No. 241, s. 350.

44 Frank F. Angotti, *Great Britain and the Bagdad Railway (1901-1911)*, Yayınlanmamış Master Tezi, The Faculty of the Department of History at St. John's University, New York, 1966, s. 36.

45 "Memorandum comminicated to M. Paul Cambon and Count Benckendorff", *B.D.*, Vol. 6, No. 250, s. 355, 356.

46 Nicolson'dan Grey'e, 18 Haziran 1907, *B.D.*, Vol. 6, No. 251, s. 357.

47 D. W. Sweet, "Great Britain and Germany, 1905-1911, *British Foreign Policy under Sir Edward Grey*, ed. F. H. Hinsley, Cambridge, Londra, New York, Melbourne, 1977, s. 220.

48 Grey'den Bertie'ye, 31 Temmuz 1907, *B.D.*, Vol. 6, No. 252, s.357, 358.

49 Yukarıda adı geçen, 251 ve 252 nolu belgeler.

50 "Annual Report for France for the Year 1907", 15 Nisan 1908, *B.D.*, Vol. 6, No. 258, s. 361, 362.

30

WINDSOR ZİYARETİ /ALMAN-RUS GÖRÜŞMELERİ

Bu arada 11 Kasım 1907 tarihinde Wilhelm'in Windsor ziyareti başlamıştı. Bu ziyaret iyice gerilmiş olan uluslararası gerilimleri yumuşatmak için önemli bir şans olarak görülmekteydi.[1] Bir hafta sürecek ziyaret sürecinde Bağdat Demiryolu sorununun gündeme gelmemesi olanaksızdı ve İtilaf devletleri arasında Grey'in hedeflediği bütünlük sağlanamamıştı. Grey'in Kral Edward'a sunduğu görüşülecek olası konular hakkındaki Dışişleri'nin görüşlerini açıklayan listede Bağdat Demiryolu ilk sırayı alıyordu. Grey İngiltere'nin bu konudaki muhalefetinin uzlaşmaz olmadığını belirtmişti. Ancak elbette ki Basra Körfezi'nde 200 yıldır geliştirdikleri ticari ve siyasi nüfuzu tehlikeye atamazlardı. Eğer Almanlar sorunu çözmek istiyorlarsa, demiryolunun İngiltere ve Fransa tarafından kontrolünü ortak kılacak ve Rusya'nın da çıkarlarıyla çelişmeyecek bir formülü onaylamaları gerekecekti.[2] Yani konuyu kendileriyle birlikte Fransa ve Rusya ile de müzakere etmeleri istenecekti.

Wilhelm, Windsor'a ulaştığının ertesi günü Edward Grey'le ilginç bir sohbete girişmişti. İmparator Almanların Osmanlı İmparatorluğu'nu geliştirme misyonunu, bir nevi beyaz adamın uygarlaştırma misyonuyla meşrulaştırmaya çalışmıştı. Almanların Mezopotamya'da yapmak istedikleri İngilizlerin Mısır'da yaptıklarının aynısıydı. Wilhelm, Grey'e, Bağdat Demiryolu düşüncesi kafasında yeni yeni oluşurken İngiliz emperyalizminin Güney Afrika'daki kurucusu Cecil Rhodes ile aralarında son derece olumlu bir sohbet yaptıklarını anlatmıştı. Rhodes ona her gece yatağa bir haritayla girip yeryüzünün hangi bölgelerinin Avrupa'nın geliştirici misyonunu beklediğini araştırdığını söylemişti. Mezopotamya bunların başında geliyordu ve Rhodes'e göre Almanya bu misyona soyunmalıydı. Rhodes, Wilhelm'e İngiliz kamuoyunun ve Dışişleri'nin bu konuda tam anlamıyla destek vermesi için elinden geleni yapmaya söz vermişti. Wilhelm de, Rhodes'e Güney Afrika'daki demiryolu ve telgraf projelerinde destek sözü verdiği gibi kendisine demiryolunu Alman nüfuz bölgesinden geçirme izni de vermişti.

Wilhelm, Rhodes'le aralarında geçen bu sohbeti anlattıktan sonra, Bağdat Demiryolu düşüncesinin tamamen ticari bir nitelik taşıdığını ve bu projeyle sömürgeci bir amaçlarının olmadığını vurgulamıştı. Kendi sömürgeleri onlara yeterdi. Ve üstelik Almanlar İngiliz sömürgelerinde de ticaretlerini geliştirme fırsatını değerlendiriyorlardı. Sohbetin bu esnasında Grey'in, "Bizim açık kapı politikamız sayesinde" demesi üzerine "Elbette" yanıtıyla bir de jest yapmayı ihmal etmemişti. Grey karşılık olarak, İngiliz kamuoyunun hattın stratejik önemine

inandığım ve tüm demiryolunun yabancı bir gücün kontrolünde olmasından ürktüğünü söylemişti. Wilhelm bu bağlamda tedirgin olmaya gerek olmadığını, zaten daha bir süre önce İngilizlerin ve Fransızların hatta ortak olmalarını teklif ettiklerini, önerileri kabul görmeyince işe tek başlarına girişmek zorunda kaldıklarını vurgulamıştı.[3]

Alman İmparatoru yine ayağının tozuyla İngiliz Savaş Bakanı Haldane ile görüşmüş ve ondan İngiliz yönetiminin Bağdat Demiryolu ile ilgili olarak ne istediğini somut biçimde açıklamasını istemişti. Bakan, Wilhelm'in bu sorusunu Basra Körfezi'nin Hindistan'a açılan noktasında bir kapı (*gate*) şeklinde yanıtlamıştı. Bunun üzerine Kayzer konuyla ilgili kaynaklarda sıkça yinelenen ünlü cümlesini söylemişti *"I will give you the gate"*. Bu ayaküstü yapılan sohbette konunun ayrıntısına giremeyen Haldane, bu yanıttan o kadar büyük heyecan duymuştu ki, o gece Wilhelm'in onuruna verilen tiyatro oyununda bir fırsatını bulup impratorun ciddiyetini anlamaya çalışmıştı. Ertesi sabah erken bir saatte Kayzer'in olumlu mesajı kendisine ulaşır ulaşmaz[4] trene atladığı gibi Londra'ya Grey ile bu önemli gelişmeyi müzakere etmeye gitmişti.

14 Kasım'da Grey'le Haldane arasında yapılan görüşmede Mezopotamya'da "200 yıldır" sürdürdükleri stratejik üstünlüğün korunması hususuna bir kez daha vurgu yapılmıştı.[5] Aynı görüşmede Grey hazırladığı notayı İmparator Wilhelm'e arz etmesi için Haldane'e vermişti. Wilhelm aynı gece Haldane'i konuyu görüşmek üzere konutuna davet etmişti. O geceki ilginç toplantıda imparator ve Haldane dışında Alman Dışişleri Bakanı Schoen, Büyükelçi Metternich ve Savaş Bakanı von Einem de hazır bulundu. Haldane, Wilhelm'in konutunda adı geçen yöneticileri görünce kendini bir Alman kabine toplantısında davetsiz misafir gibi gördüğünü belirtmiş, Wilhelm de, "Siz de bu gecelik benim kabine üyelerimden biri olun" demişti. Haldane de bu öneriyi kabul ettiğini söyleyerek jest yapınca, toplantı samimi bir havada başlamıştı.[6]

Grey'in o akşam müzakereye temel olan notasında Bağdat Demiryolu sorununun artık sadece İngiltere ile Almanya arasında ikili görüşmelerle çözülemeyeceği net bir şekilde ortaya koyulmuştu. Taşıdığı iktisadi, siyasi ve stratejik önem nedeniyle, konunun Fransa ve Rusya'nın da katılacağı dörtlü görüşmeler yoluyla çözülmesi gerektiği savunuluyordu. Wilhelm o geceki toplantıdan önce aynı gün dörtlü görüşme fikri kendisine ilk kez önerildiğinde bu teklife hiç de sıcak bakmamıştı. Ancak Dışişleri Bakanı Schoen'ün zaten Rusya ile Bağdat Demiryolu ile ilgili

İngiltere Savaş Bakanı Richard Haldane'in Philip Alexius de Laszlo imzalı portresi.

görüşmelerin sürdüğünü belirtmesi üzerine bu temel üzerinde konuyu tartışmayı kabul etmişti.[7] Böylece birazdan sözünü edeceğimiz Rusya'nın gizliden gizliye Almanya ile görüşmekte olduğu gerçeği de böylece ortaya çıkmış oldu.[8]

Müzakere gecesinde Haldane, "Töton otokrasisi" ortamı beklerken, Alman yöneticilerinin imparator ile nasıl "kora kor" tartışabildiklerini hayretle izlediğini belirtiyor.[9] Metternich dörtlü konferans fikrine şiddetle muhalefet etmiş, daha önce Grey'e de belirtmiş olduğu gibi[10] ikili görüşmelerden yana olduğunu yinelemişti. Dışişleri Bakanı Schoen de anılarında üçe karşı bir kalacakları bu tür bir konferansın toplanması fikrine sıcak bakmadığını belirtiyor.[11] Farklı bakış açılarına rağmen görüşmelerin samimi bir havada geçtiği anlaşılıyor. Öyle ki Haldane saatler süren bu ilginç gecenin tam anlamıyla anlaşmayla sonuçlandığına inanmış olmalıydı. Ancak Almanlar Haldane'in düşündüğü gibi toplantıdan tatmin olmuş şekilde ayrılmamışlardı.

Alman Şansölyesi Fürst von Bülow ve eşi Marta.

Konuyla ilgili hem Alman hem de İngiliz belgeleri incelendiğinde, Kayzer'in gezi öncesi konuyu Şansölye Bülow ile müzakere etmediği sonucuna ulaşılıyor. Bu durumda, Kayzer'in gezinin samimi ortamından etkilenerek bu konudaki görüşmelerde olumlu bir hava yarattığını düşünebiliriz.[12] Zaten Grey, kurt politikacı Başbakan Bülow'un Windsor'da teklif edilen koşulları kabul etme ihtimalinin zayıflığını tahmin etmişti. Nitekim hem Chambon'a hem de Bertie'ye umutsuzluğunu dile getirmiş, imparatorun konuyu Bülow ile müzakere edince dörtlü görüşme fikrinden vazgeçeceğini öngörmüştü.[13] Gerçekten de Wilhelm her ne kadar imparatorların mutlak yönetim hakkına inanan muhafazakâr bir yapıda da olsa, karar süreçlerinde yöneticilerinin deneyimlerine güvenir ve genellikle onların fikirlerinin uygulanmasına destek olurdu. Nitekim dörtlü görüşme konusunda da Bülow'un Kayzer'i ikna etmesi zor olmamış olsa gerek.

Beklendiği gibi Metternich Alman hükümetinin dörtlü görüşme fikrini reddettiğini açıkladı. Red nedeni olarak, kendilerinin üçe karşı bir konumunda kalacakları böyle bir konferansın daha baştan başarısızlığa mahkûm olduğu belirtilmişti. Bu tür bir müzakere taraflar arasındaki ayrılıkların öne çıkmasına neden olacaktı. Zaten Kont Metternich'in Winsdor'da bu öneriye şiddetle karşı çıkmış olduğunu biliyoruz. Metternich bir kez daha hükümetinin yanı sıra kişisel olarak da bu tür bir konferansa muhalif olduğunu vurgulamış, ancak kendilerinin İngiltere ile demiryolunun Basra Körfezi bölümü dahil olmak üzere konuyu müzakere etmeye hazır olduğunu da sözlerine eklemişti.[14]

İngiltere bekleneceği üzere bu teklife hiç sıcak bakmadı. Grey Almanya ile başa baş kaldıklarında iyi sonuç alamayacaklarını ve üstelik Rusya ile aralarının bozulacağını düşünüyordu.[15] Dışişleri bakanı, herhangi bir yanlış anlamaya meydan vermemek ve Bağdat Demiryolu konusunda üçlü dayanışma bloku düşüncesinde kararlı olduğunu göstermek için Windsor görüşmeleri sürecinde İngiliz ve Rus büyükelçilerini gelişmelerden anı anına ve ayrıntılı olarak haberdar etmişti.[16] Bu durumdan onların minnettarlıklarını belirtmeleri üzerine de, "tabii ki olmalılar, zira Kayzer'in sorunu, İngiltere ile ikili görüşerek çözmeye hazır olduğu açık" yorumunu yaptıktan sonra, Fransa ve Rusya'ya karşı aksi bir davranışın büyük güven bunalımına mal olacağını sözlerine eklemeyi de ihmal etmemişti.[17]

Windsor sürecinden sonra Almanya artık her konuda olduğu gibi Bağdat Demiryolu sorununda da karşısında üçlü bir blok bulacağını anlamıştı. Hatta Dışişleri Bakanı Schoen, Grey'in Bağdat Demiryolu sorununu kullanarak o sırada tam olarak kesinleşmemiş olan büyük güçlerin saflaşma sürecini netleştirme arzusunda olduğundan şüphelenmişti.[18] Alman yönetimi dörtlü görüşme fikrine yanaşamayacağına göre işleri bir süre oluruna bırakmaya karar verdi. Karşılarındaki üçlü itilaf sıkı durduğu müddetçe görüşmelerden olumlu sonuç almaları olanaksızdı. İngiltere'nin konunun ayrı ayrı görüşülmesini engelleme planı şimdilik başarılı olmuş gibi gözüküyordu. Ancak Almanya'nın bu üçlü blok zincirini bir yerde koparmak için pusuda bekleyeceği de bir gerçekti. Almanya, karşısındaki cepheyi birleştiren tek husus Bağdat Demiryolu karşıtlığı olduğunun, bunun dışında aralarında pek az ortak nokta bulunduğunun farkındaydı. Yukarıda anlatıldığı gibi gerçekten de İngiltere, Fransa ve Rusya arasında bu konuda herhangi bir uzlaşmaya ulaşılamamıştı. Yani Almanya bu zinciri bir yerden koparabileceğini ummakta haklıydı ve bunun da Rusya ile 1910/11 Potsdam sürecinde gerçekleşeceğini göreceğiz.

Zaten Rusya'nın zincirin zayıf halkası olduğunu, Windsor sürecinden önce İngiltere ve Fransa'dan gizli olarak Almanya ile yaptığı görüşmelerden algılayabiliriz. İzvolski 1906 yılında dışişleri bakanlığı görevine başladığında, Rusya bir yandan devrimin diğer yandan Rus-Japon savaşının yenilgisinin yaralarını sarmakla uğraşıyordu. Yeni bakan yeni bir savaşın Rusya'nın sonu olabileceği düşüncesindeydi ve bu yüzden hem İngiltere hem de Almanya ile çelişkilerini en aza indirmeyi amaçlıyordu. Ancak Rus yöneticilerinin Bağdat Demiryolu gibi Osmanlı İmparatorluğu'nu askeri açıdan güçlendirecek bir girişimi ellerinden geldiğince engelleme politikasından vazgeçmeleri beklenemezdi. Yeni bakan konuya tamamen reel politika bağlamında yaklaşıyor, eğer Bağdat Demiryolu'nu engellemeyi başaramayacaklarsa mevcut koşullarda Rusya'nın bölgedeki çıkarlarını koruyacak yeni politikalar üretmeyi amaçlıyordu.

Alman Dışişleri 1906 yılının Mayıs ayında *The Standard* gazetesinde çıkan bir makalenin gerçeklik payını öğrenmek istediğinde, İzvolski, Bağdat Demiryolu ile ilgili yeni yaklaşımının ilk sinyalini vermişti. Gazete haberi, İngiltere ve Rusya'nın Bağdat Demiryolu üzerine görüşmeler yürüttüğüyle ilgiliydi. Bu nedenle söz konusu haber Alman ve Osmanlı yönetiminde büyük kaygı uyandırmıştı.[19] Başbakan Bülow Rusya Büyükelçisi Schoen'e, İzvolski'den işin aslını öğrenmesini ve kendilerine danışılmadan bu konunun görüşülmesinden duyacakları rahatsızlığı vurgulamasını istemişti.[20] İzvolski, Schoen'e haberin düzmece olduğunu belirttikten sonra, İngiltere ile genel olarak Asya sorunları üzerine konuştuklarını ve görüşmede Bağdat Demir-

yolunun hiçbir şekilde gündeme gelmediğini belirtmişti.[21] İzvolski, Almanya'nın Bağdat Demiryolu konusundaki önceliğini tanıdıklarını, Alman yönetimi ile iyi niyetle samimi görüşmeler yapmaksızın bu sorunu çözmeyi amaçlamadıklarını vurgulamıştı. Schoen de İzvolski'nin samimi ve ayrıntılı açıklaması için kendisine içtenlikle teşekkür etmişti.[22]

Rus dışişleri bakanı ekim ayında Berlin'i ziyaret ettiğinde Dışişleri Bakanlığı müsteşarlığına vekâlet eden Mühlberg'e, kendisinin Bağdat Demiryolu girişimine dostça yaklaştığını ve Almanya ile bu sorunu iyi niyetle çözebileceklerine inandığını açıklamıştı. Ancak öncelikle kendisinin Rus kamuoyunun bu konudaki gelenekselleşmiş muhalefetini kırması gerekiyordu. Bunu yapabilmesi için de Almanya'nın kendileri için çok önemli olan Kuzey İran'daki nüfuz bölgesini tanıması gerektiğini söylemişti. Zira kamuoyu Rusya'nın yüz yıllık fedakârlıklarla elde ettiği bu bölgedeki konumunu yabancı bir gücün tehlikeye atmasına hoşgörüyle yaklaşamazdı. Açıkçası Almanya; Rusya'nın bölgedeki demiryolu, karayolu, telgraf gibi altyapı tesislerini inşa hakkını kabul etmeli ve bu konularda rekabete girişmemeliydi. Bakan örnek olarak Almanların Tahran'da bir banka açma girişimlerinin kendilerini rahatsız ettiğine değinmişti. Bakanın bu açılımı üzerine Mühlberg, Almanya'nın İran'da tek isteğinin Rusya'nın açık kapı ilkesine uyması olduğunu belirtmişti. Rusya'nın Bağdat Demiryolu'na muhalefet etmekten vazgeçmek için kendilerinden istediklerini yazılı olarak iletmelerinin son derece yararlı olacağını da sözlerine eklemişti. Bu görüşme daha çok hükümetleri bağlamaksızın adı geçen iki yöneticinin inisiyatifi olarak gerçekleşmişti. Sonuç olarak taraflar Rusya'nın önerilerini Alman Dışişleri'ne yazılı olarak vermesinin uygun olacağı konusunda anlaşmışlardı.[23]

İzvolski'nin Bağdat Demiryolu'na karşı pazarlık kozu olarak İran üzerinde durmasının nedeni 1906 yılında Almanya'nın bu ülke üzerinde faaliyetlerini yoğunlaştırmış olmasıydı. Almanya İran'a Dışişleri Müsteşarı Stemrich'i temsilci olarak atamış, Alman diplomasisinin yoğun desteğiyle bir Alman bankalar grubu Tahran'da faaliyete geçme ayrıcalığı elde etmiş, Hamburg-Amerika Linie, Almanya ile Basra Körfezi arasında düzenli gemi seferlerini başlatmıştı. Bu gelişmeler üzerine Rusya Almanya'nın girişimlerinin bir başlangıç olduğunu ve İran'daki nüfuz bölgesini tehdit ettiğini düşünmeye başlamıştı. İzvolski Almanya büyükelçisine bu kaygısını açıkça dile getirmiş ve yukarıda sıralananlar dışında, Almanların İran şahının oğlunu Alman eğitiminden geçirmeye çalıştıklarından ve Alman maslahatgüzarın İran'ın politik sorunlarına müdahil olduğundan haberdar olduklarını belirtmişti. Büyükelçinin Almanya'nın İran'da sadece iktisadi çabalarının olduğunu açıklaması üzerine de, iktisadi ve siyasi amaçlar arasında sınır çizmenin bir hayli zor olduğu tezini, demiryolu ayrıcalıkları örneğini vererek savunmuştu.[24]

İzvolski'nin Berlin'den Petersburg'a döndükten hemen sonraki zaman dilimi, Rus Dışişleri'nin Grey'den Bağdat Demiryolu üzerine önerilerini yazılı nota halinde sunmasını rica ettiği dönemdi. Yukarıda belirtildiği gibi bunun bir zaman kazanma ve ikili oynama süreci olduğu anlaşılıyor. Rus bakan ne İngilizlere ne de Fransızlara Almanlarla görüşmelerinden söz etmiş, ne de Almanları İngilizlerle gelişmekte olan süreçten haberdar etmişti.[25]

Yukarıda belirtildiği gibi Grey ilk notasına bir cevap alamayınca 4 Haziran 1907 tarihinde görüşlerini net biçimde aktardığı ikinci bir memorandum kaleme almıştı. İzvolski bu iki nota arasındaki süreçte yapılan bakanlar kurulu toplantılarından birinde, Almanya

ile ilgili sorunları gündeme getirmişti. Aynı toplantıda İzvolski, bir yandan İngiltere ile ittifaka gidilirken diğer yandan Almanya ile Bağdat Demiryolu ve İran konularında uzlaşma sağlanmasından yana olan görüşlerini ortaya koymuştu. Dışişleri bakanının gerekçesi artık Almanya'nın da İran'da faaliyetlere girişmiş olduğu ve İngiltere ile yapılacak anlaşmanın tek başına sorunları çözemeyeceği varsayımına dayanıyordu. Eğer Rusya İran'da huzura kavuşmak istiyorsa Almanya ile sorunlarını kabul edilebilir bir seviyeye indirmeliydi ki, Bağdat Demiryolu bu konuda somut bir temel teşkil edebilirdi.

Diğer bakanlar da bu önemli oturumda Bağdat Demiryolu'nun sakıncalarına dikkat çekmeyi unutmaksızın İzvolski'nin görüşlerine yakın durmuşlardı. Maliye bakanı Bağdat Demiryolu'nun, Avrupa ile Hindistan arasındaki ticaret yolunun Almanya'nın eline geçmesine neden olacağını, İran'a doğru yapılacak şube hatlarının Rusya'nın İran'daki nüfuz bölgesini tehdit edeceğini ve üstüne üstlük demiryolunun Anadolu'daki verimliliği artırarak Rusya'nın tahıl ihracatına darbe vuracağını dile getirmişti.[26] Ancak bu olumsuzluklara karşın, hattın yapımını nasıl engelleyeceklerdi? Ellerindeki tek koz Fransa'ya baskı yaparak onların bu girişimi desteklemelerini önlemekti ki, o da ne zamana kadar geçerli olacaktı? Rus demiryollarını Afganistan üzerinden Hindistan'a uzatarak Bağdat hattıyla rekabete girişmelerini de İngiltere kabul etmezdi. Bağdat Demiryolu'na ortak olma fikri ise Rus maliyesinin içinde bulunduğu koşullarda olanaksızdı. Bu durumda Bağdat Demiryolu'na muhalefetten vazgeçmek için, Almanya'dan uğrayacakları zararları telafi edici ödünler sağlamaları en akılcı yol gibi görünüyordu. Ticaret bakanı bu ödünün Rusya'nın İran'daki nüfuz bölgesinin kesin bir biçimde tanınması olduğunun altını çizmişti. Sonuç olarak Bağdat Demiryolu'nu engelleme hedefinden vazgeçilmese de, eğer koşullar buna izin vermiyorsa, sorunun Rusya'nın çıkarlarını azami ölçüde koruyacak şekilde Almanya ile müzakere edilmesi fikri diğer üyelerce de desteklenmişti.[27]

Bunun üzerine Rus Dışişleri bakanı 20 Şubat 1907 tarihinde Mühlberg ile görüşmeleri temelinde hazırladığı öneri metnini Büyükelçi Schoen'e iletirken karşı önerilere açık olduklarını da belirtti.[28] Alman Dışişleri de bu metni, fikrini almak üzere Marschall von Bieberstein'a gönderdi.[29] Marschall'ın tepkisi tümüyle olumsuzdu. Almanya'nın Osmanlı büyükelçisi metnin ilk cümlesi – Rusya'nın Bağdat Demiryolu'na muhalefetinin son bulması– dışında kabul edilebilir bir yanı olmadığını, Rusya'nın Almanya'yı İran'dan sürmeyi ve Bağdat Demiryolu konusunda elini kolunu bağlamayı amaçladığını belirtiyordu. Örneğin metin İran sınırına

Rusya Dışişleri Bakanı Aleksandr İzvolski.

uzanacak Hanikin şube hattını bile Rusya'nın onayına bağımlı kılıyordu.[30] Alman Dışişleri, Marschall'ın önerilerini göz önüne alarak bir karşı öneri paketi hazırlayıp Rus yönetimine iletti.[31]

Wilhelm, Windsor gezisine başladığında Rus Dışişleri Almanya'nın önerilerine karşı yeni bir nota hazırlamakla meşguldü. Grey'in Windsor görüşmelerinde dörtlü konferans fikrinde diretmesi ve Fransa ile Rusya'yı yanında tutma çabaları doğrultusunda Wilhelm ile olan görüşmeleri sıcağı sıcağına müttefiklerine iletmesi, Rusya'nın Almanya ile ilişkilerini doğrudan etkiledi. Almanlarla yapılan görüşmelerdeki olumlu atmosferin İzvolski'ye aktarılması,[32] onda müttefikleriyle birlikte hareket ederek asıl tercihleri olan Bağdat Demiryolu'nun inşasını belirsiz bir tarihe erteleyebilecekleri umudunu yarattı. Bu nedenle Almanya'ya herhangi bir metin verilmeyerek bu konudaki görüşmeler askıya alınmış oldu.[33] Bir başka ifadeyle B planına gerek kalmamış, yeniden A planına dönülmüştü.

Windsor ziyareti sonrası Almanya'nın, kuşatıldığı duygusuyla, karşısındaki cephede bir gedik açma olanağı doğana kadar görüşmeleri sürdürmekte bir yararı olmadığı düşüncesine ulaşması, işte bu gelişmelerin sonucunda ortaya çıkmıştı. Alman tarihçi Bode, Almanların daha o dönemde, yani üzerlerine üçlü itilaf çemberi kapanmadan önce, Rusya ile anlaşma fırsatını kaçırdıklarına hayıflanıyor. Bode'ye göre Alman yönetimi daha sonra Potsdam sürecinde kabul edecekleri koşulları reddederek büyük bir hata yapmıştı. Yazar, önerilerinin Almanlar tarafından kabul edilmemesi üzerine İzvolski'nin İngiltere ve Fransa'ya yöneldiğine dikkat çekiyor.[34] Öyle ya da böyle yakın gelecek, Alman yöneticilerinin beklentilerinin tersine Almanya'nın işini iyice güçleştirecek gelişmelere gebeydi. Osmanlı İmparatorluğu'nda Jön Türkler iktidara gelmiş, ibre yeni yönetimin gözünde tümüyle Almanya'dan İngiltere ve Fransa'ya doğru dönmüştü. Bağdat Demiryolu konusunda Almanya için her bakımdan zor bir dönem başlıyordu.

1 John Viscount Morley, *Recollections*, Vol. II, New York, 1917, s. 237.

2 Memorandum by Sir Edward Grey, Kasım 1907, *B.D.*, Vol. 6, no. 59, s. 91.

3 E. Grey'in 13 Kasım 1907 tarihli memorandumu, *B.D.F.A.*, doc. 25, s. 18-20. Aynı belge için bkz. *B.D.*, no. 60, s. 92-94.

4 Haldane anılarında, sabah 7.30'da Kayzer'in görevlendirdiği birisinin imparatordan olumlu yanıtını içeren bir mesaj getirdiğini anlatıyor. Viscount Haldane, *Before the War*, New York ve Londra, 1920, s. 63, 64.

5 "Note of a Private Conversation between Sir E. Grey and Mr. Haldane on November 14, 1907", *B.D.F.A.*, Vol. 18, doc. 28, s. 22.

6 Richard Burton Haldane, *An Autobiography*, New York, 1929, s. 235.

7 "Memorandum dictated by Mr. Haldane", *B.D.F.A*, doc. 27, s. 20-22. Aynı belge için bkz. *B.D.*, no. 63, s. 96, 97.

8 Grey'den Nicolson'a, 19 Kasım 1907, *B.D.F.A.*, doc. 30, s. 23 Aynı belge için bkz. *B.D.*, no. 68, s. 101. Ayrıca bkz. Grey'in 15 Kasım 1907 tarihli memorandumu, *B.D.F.A.*, Volume 18, doc. 26, s. 20. Fransız Büyükelçisi Chambon Grey'den konunun ayrıntılarını öğrenmek istemişti, bkz. Grey'den Bertie'ye, 26 Kasım 1907, *B.D.F.A.*, Volume 18, doc. 29, s. 24.

9 Haldane, *Before...*, s. 65, 66.

10 Grey'den Count de Salis'e, 26 Kasım 1907, *B.D.F.A.*, Vol. 18, doc. 33, s. 24.

11 Freiherr von Schoen, *The Memoirs of an Ambassador, A Contribution to the political History of modern Times*, Londra, 1922, s. 62, 63.

12 Gezinin olumlu havası için bkz. Schoen, s. 60, 61. Ayrıca bkz. G.P. Gooch; *Before the War*, New York, Vol. 2, s. 40.

13 Grey'den Bertie'ye, 16 Kasım 1907, *B.D.F.A.*, doc. 29, Vol. 18, s. 22, 23. Aynı belge için bkz. *B.D.*,Vol. 6, no. 65, s. 99. Ayrıca bkz. Grey'den Bertie'ye, 20 Kasım 1907, *B.D.*, Vol. 6, no. 69, s. 102.

14 "Memorandum respecting the Bagdad Railway", 3 Temmuz 1908, *B.D.*, Vol. 6, no. 266, s. 367, 368 ve Grey'den Count de Salis'e 13 Temmuz 1908, no. 267, s. 368, 369.

15 "Memorandum respecting the Bagdad Railway", 3 Temmuz 1908, *B.D.*, Vol. 6, no. 266, s. 368.

16 Grey'den Bertie'ye, 16 Kasım 1907, *B.D.*, Vol. VI, no. 65, s. 99; Grey'den Nicolson'a, 19 Kasım 1907, no. 68, s. 101; Grey'den Bertie'ye, 20 Kasım 1907, no. 69, s. 102.

17 Grey'den Nicolson'a, 21 Kasım 1907, *B.D.*, Vol. VI, no. 71, s. 105. Rus Dışişleri Bakanı'nın bu konudaki Londra Büyükelçisi aracılığıyla Grey'e teşekkürü için bkz. Rus Dışişleri Bakanı'ndan Londra Büyükelçisi'ne, 6/19 Aralık 1907, *G.B.D.S.*, Band I, no. 2, s. 9, 10.

18 Schoen, s. 63.

19 Dışişleri Müsteşarı Tschirschky'den Gwinner'e, Berlin, 12 Temmuz 1906, *GP*, Band 25/1, Nr. 8642, s. 221, 222 ve Tschirschky'den Bodman'a, Berlin, 15 Temmuz 1906, Nr. 8643, s. 222, 223.

20 Şansölye Bülow'dan Büyükelçi Schoen'e, Berlin, 19 Mayıs 1906, *GP*, Band 25/1, Nr. 8507, s. 11, 12.

21 Büyükelçi Schoen'den Dışişleri Bakanlığı'na, Petersburg, 20 Mayıs 1906, *GP*, Band 25/1, Nr. 8508, s. 13. İngilizlerin *Standart*'ta çıkan habere yönelik benzeri açıklamaları için bkz. W. von Stumm'dan Bülow'a, Londra, 29 Mayıs 1906, *GP*, Band 25/1, Nr. 8632, s. 205-207.

22 Schoen'den Dışişleri Bakanlığı'na, Petersburg, 22 Mayıs 1906, *GP*, Band 25/1, Nr. 8509, s. 13, 14. Aynı süreç için ayrıca bkz. Grey'den Nicolson'a, 23 Mayıs 1906, *B.D.*, Vol. 4, No. 216, s. 231, 232.

23 Dışişleri Bakanlığı Müsteşarlığı'na vekâlet eden Mühlberg'in notu (aufzeichnung), Berlin, 29 Ekim 1906, *GP*, Cilt 25/1 Nr. 8649, s. 231-234.

24 Büyükelçi Graf von Pourtales'den Bülow'a, Petersburg 21 Aralık 1907, *GP*, 25/1, Nr. 8592, s. 147, 148.

25 Chapman, Grey'in Windsor'da Alman-Rus görüşmeleri ortaya çıktığında hiçbir şaşkınlık ve kaygı göstermemesine ve bunun gibi benzeri birkaç ipucuna dayanarak bu görüşe şüpheyle yaklaşıyor. Chapman, s. 84, dipnot: 31.

26 1 Şubat 1907 tarihli Bakanlar Kurulu Tutanağı, *G.B.D.S.*, Band. I, Nr. 1, s. 5, 6.

27 Adı geçen tutanak, s. 1-9.

28 Büyükelçi Schoen'den Şansölye Bülow'a, Petersburg, 20 Şubat 1907, *GP*, Vol 25/1, Nr. 8580, s. 122, 123.

29 Müsteşar Tschirschky'den Marschall'a, Berlin, 26 Şubat 1907, *GP*, Vol 25/1, Nr. 8581, s. 124, 125.

30 Marschall'dan Bülow'a, Pera, 17 Mart 1907, *GP*, Vol 25/1, Nr. 8582, s. 125-129.

31 Schoen karşı öneri metnini İzvolski'ye, Bağdat Demiryolu'nun olabildiğince siyasi yönünü azaltıp, ekonomik işbirliği boyutunun ön plana alınması dileğiyle iletmişti. Bkz. Schoen'den Bülow'a, Petersburg, 3 Temmuz 1907, *GP*, Vol 25/1, Nr. 8588, s. 137-140.

32 Büyükelçi Graf von Pourtales'den Bülow'a, Petersburg, 21 Aralık 1907, *GP*, 25/1, Nr. 8592, s. 149.

33 "Rus Dışişleri Bakanı'ndan Konstantinopol'deki Rus Büyükelçisi'ne", 13/26 Kasım 1909, *G.B.D.S.*, Band I, s. 175, 176.

34 Bode, s. 21, 22. Bu dönemde İngiltere'de "Alman tehdidi"ni abartan atmosfer Rusya'nın yakınlaşma çabasının karşılık bulması açısından önemliydi. Bkz. "The German Peril", *The Quartarly Review*, No. 416, (Temmuz 1908), s. 264-298 ve "The German Peril: A Rejoinder to Prince Bülow", *The Quartarly Review*, No. 417, (Ekim 1908), s. 576-598.

31

KONYA OVASININ SULANMASI VE DİĞER GİRİŞİMLER

1904-1909 yılları arasında Bağdat Demiryolu inşaatı tamamen durduysa da, bu durum Alman ve Osmanlı İmparatorluklarının demiryolundan vazgeçtikleri anlamına gelmiyordu. Tam tersine uluslararası gerginlikler, iki ülke yöneticilerinin de demiryoluna daha çok önem vermelerine neden oluyordu. Görüşmeler sürüyor, başta finansman olmak üzere çeşitli sorunlara çözüm yolları aranıyordu. Müzakereleri Deutsche Bank adına Almanya'nın uluslararası üne sahip iktisatçısı Karl Helfferich yürütüyordu. Önce Anadolu Demiryolu Şirketi, sonra da Deutsche Bank genel müdürü olacak olan Helfferich aynı zamanda Georg von Siemens'in damadıydı.[1] Helfferich 1906 yılında İstanbul'a gelmiş ve 1908 yılına kadar bu kentte kalarak, demiryolunun El Helif'e kadar olan 840 kilometrelik en zorlu ve maliyetli bölümünün inşasıyla ilgili anlaşmayı imzalamıştı.

Helfferich'in Abdülhamit ve diğer Osmanlı yöneticileriyle görüştüğü konular Bağdat Demiryolu ile sınırlı kalmıyor, Almanya'nın Osmanlı topraklarında etkinliğini artıracak çeşitli faaliyet alanlarını kapsıyordu. Bu duruma Helfferich'in Augsburg-Nürnberger Fabrik temsilcisi olarak Galata Köprüsü inşaatı üzerine sürdürdüğü görüşmeler örnek gösterilebilir.[2] Ereğli Kömür İşletmesi'ne Alman sermayesinin katılımı, Deutsche Bank'ın İstanbul'da şube açması Helfferich'in diğer çabaları arasında sayılabilir. Nitekim Helfferich'in bu çabaları sonuç vermiş, Deutsche Bank 1906 yılında İstanbul'da "mükemmel biçimde organize olmuş" bir şube açmıştır.[3]

Helfferich'in Bağdat Demiryolu dışında Osmanlı yöneticileriyle görüşmelerini sürdürdüğü en önemli proje Konya ovasının sulanmasıyla ilgili olandı. Anılarından Helfferich'in İstanbul'a varışından hemen iki gün sonra, ayağının tozuyla konuyu gündeme getirdiği anlaşılıyor.[4] Konya ovasının sulanmasıyla ilgili imtiyaz 27 Kasım 1907 tarihinde, Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verilmişti. Anlaşmaya göre Anadolu Demiryolu Şirketi, Beyşehir gölünün suyunu 200 kilometre uzunluğunda bir kanalla, sulamaya elverişli bölgelere ulaştıracaktı.[5] Karaviran gölü de temizlenip kurutularak sulama sisteminden yararlanabilir ve ziraat yapılabilir bir duruma getirilecekti. Böylece 53.000 hektarlık bir alan hava koşullarına bağımlılıktan kurtarılacaktı, üretim artışıyla birlikte köylünün alım gücü de artacaktı.[6] Böylece Almanya'nın bölgeye dışsatım yapması kolaylaşacak, Anadolu Demiryolu Şirketi'nin taşımacılık gelirleri çoğalacaktı.

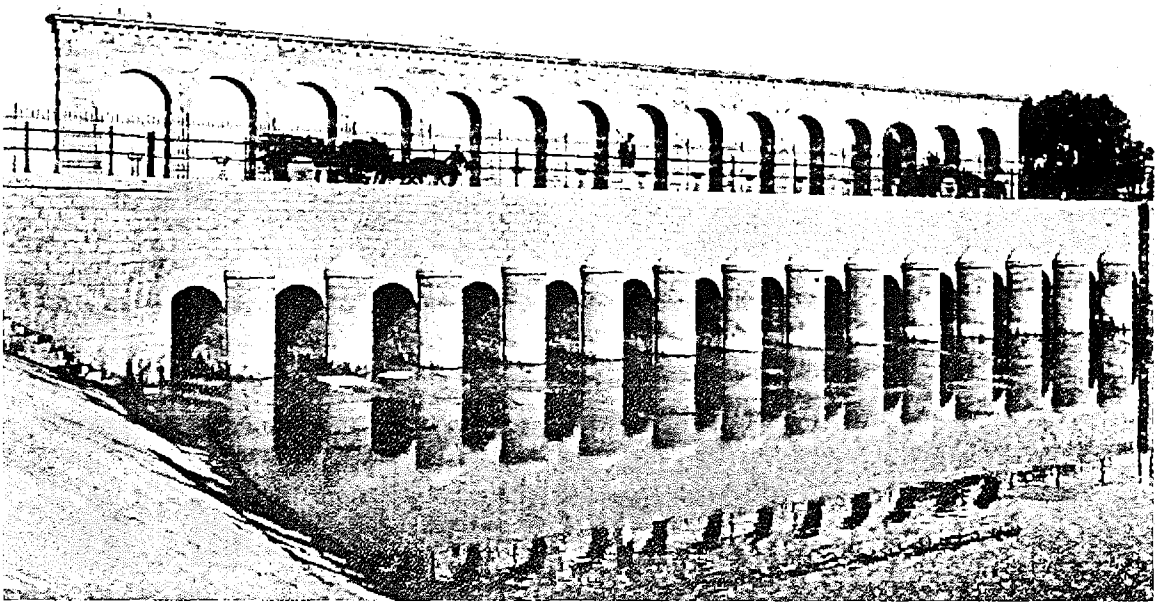
Deutsche Bank bölgede özellikle pamuk ve buğday üretimini artırmak istiyordu. Buğday üretimi Almanya'nın hububat gereksiniminin karşılanabilmesi açısından önemliydi.

1906-1908 yılları arasında Anadolu Demiryolu Kumpanyası'nın genel müdürü, 1908-1915 yılları arasında Deutsche Bank yönetim kurulu başkanı Karl Helfferich.

Son yıllardaki hızlı nüfus artışı Almanya'nın beslenme sorununu ön plana çıkarmıştı. Bu nedenle Eskişehir'de olduğu gibi Konya'da da patates üretimi teşvik edilmekteydi. 1906 yılında patates ekilen tarlalar, bir yıl öncesine göre %30 artmıştı.[7] Pamukta üretim artışına ise, Alman tekstil endüstrisinin, Amerikan tekelinden kurtulması amacıyla büyük önem veriliyordu.[8] Paul Rohrbach 1902 yılında koloni sorunuyla ilgili bir kongrede, "Görülebilir bir gelecekte pamuk hammaddesi için Amerika'ya bağımlılıktan kurtularak bu gereksinimlerini Bağdat demiryolunun geçtiği bölgelerden karşılayacakları" müjdesini vermişti.[9] 1902 yılından beri Anadolu'ya uzmanlar gönderiliyor, Ön Asya'yı Alman dokuma sanayiinin pamuk ambarı yapmanın yolları aranıyordu.

Konya ovasını sulama çalışmaları başarıyla sürdürülmüş, tesisler savaş patlak vermeden önce hizmete sokulmuştu. Konya ovası imtiyaz sözleşmesine göre, proje hükümet adına yürütülecek ve altı yılda tamamlanacaktı. Bu işler için "vuku bulacak masraf 17,5 milyondan nihayet 19,5 milyon" frank arasında olacaktı.[10] Bu sermaye Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından, Osmanlı hükümetine yüzde 5 faiz ve 36 yıl vade ile sağlanacaktı. Aldığı borca karşılık Osmanlı hükümeti şirkete aşağıdaki hakları veriyordu: 1) Kilometre garantisi olarak

Deutsche Bank'ın 1909 yılında İstanbul'da açılan şubesi.

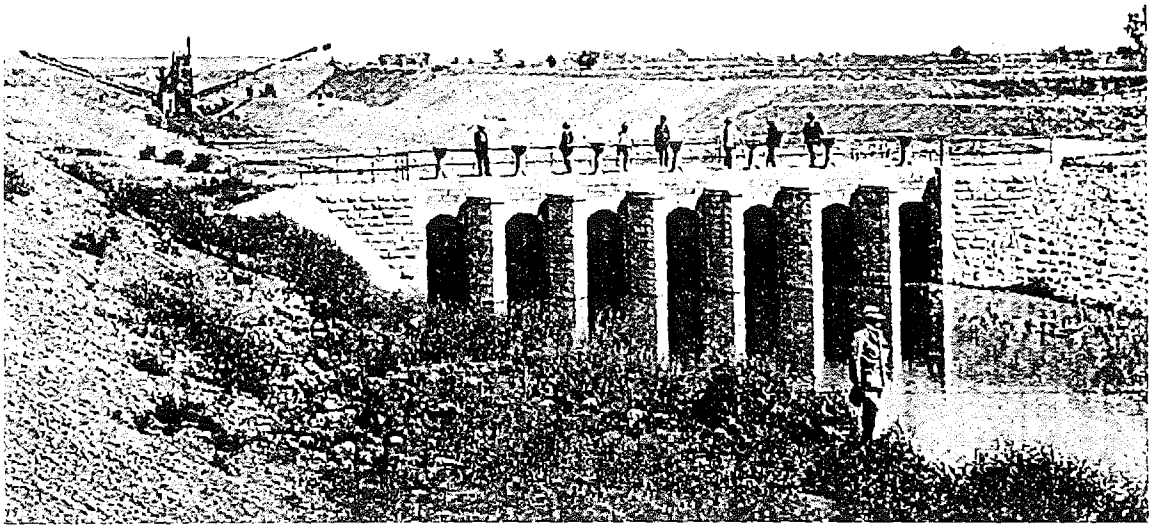


Konya ovasını sulama projesinin bir parçası: Beyşehir gölünde ana baraj kapağı.

Düyun-ı Umumiye'nin topladığı âşâr vergileri artışından karşılanmak üzere 25.000 Osmanlı lirası, 2) Arazinin sulanması sonucu, üretim artışından elde edilen âşâr vergisi fazlası, 3) Sulama tesislerinden sağlanan net kazanç ve kurutulmuş veya sulanmış toprak satışından elde edilen gelirler.[11]

Anadolu Demiryolu Şirketi, Osmanlı hükümeti adına sulama tesislerini inşa edebilmek için Philipp Holzmann firmasıyla birlikte, merkezi Frankfurt'ta olan Konya Ovası'm Sulama Şirketi'ni kurdu. Yeni şirketin 500.000 mark olan kuruluş sermayesinin 200.000'i Anadolu Demiryolu Şirketi'ne aitti. Konya Ovası'nı Sulama Şirketi, Anadolu Demiryolu Şirketi'nin mühendislerinden H. Waldorp'un yönetiminde derhal çalışmalarına başladı. Woldorp sulama projesinin fizibilite etütlerini de yürütmüştü. Çalışmalar anlaşmaya varılan zaman dilimi içinde, 1913 yılının sonlarına doğru önemli ölçüde tamamlanmıştı.[12]

Almanların Anadolu'da pamuk üretimini artırmaya yönelik çaba gösterdikleri tek bölge Konya ovası değildi. Aynı amaca yönelik çalışmalar yıllardan beri, pamuk üretimine çok elverişli olan Adana bölgesinde de sürdürülüyordu. Daha Konya Ovasını Sulama sözleşmesi imzalanmadan iki yıl önce, Deutsche Levantinische Baumwoll Gesellschaft (Alman Levant Pamuk Şirketi) kurulmuştu. Şirketin ortakları Deutsche Bank ile Deutsche Levante Linie adlı gemicilik şirketleriydi. Şirket İzmir, Halep ve özellikle de Çukurova'da pamuk ekiminin geliştirilmesiyle uğraşıyordu.[13] Levantinische Baumwoll Gesellschaft, Çukurova'da tarımsal makinelerle donatılmış çiftlikler kurmayı planlıyor, pamuk üretimiyle uğraşan çiftçilere düşük faizle kredi veriyordu. Köylüleri pamuk üretimi konusunda eğitmek üzere kurslar açılıyor, bir yandan da pamuğun kalitesini yükseltmek amacıyla çalışmalar sürdürülüyordu. Ayrıca şirket, Osmaniye yakınlarında bin hektarlık

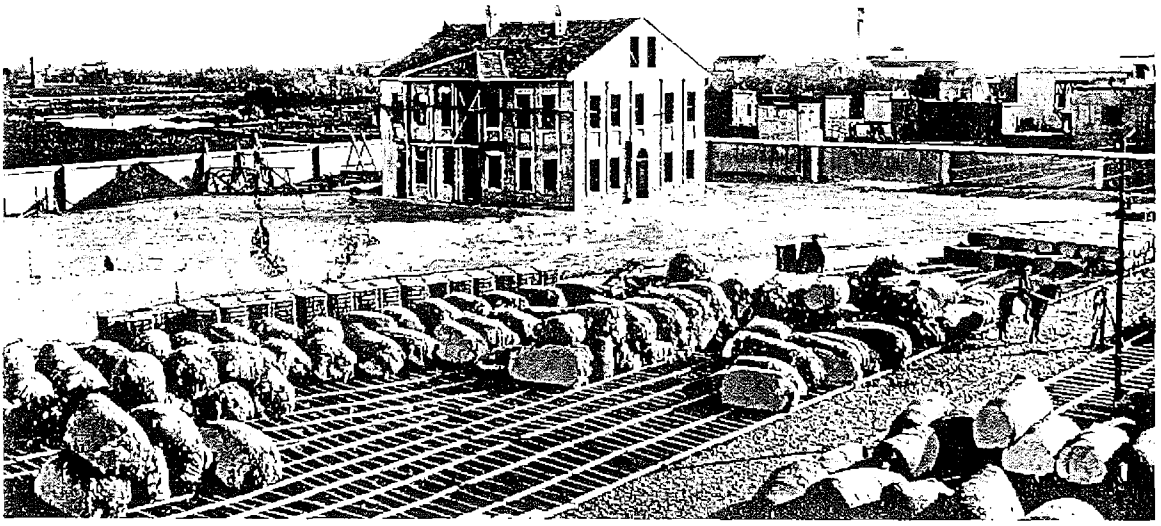


Konya ovasında bir kanalda su biriktirmek için yapılmış bir bent.

bir arazi kiralayarak kendi hesabına pamuk ekimi yaptırıyordu.

Satın alınan pamuklar Hamburg'a gönderilerek buradaki büyük iplik fabrikalarında işleniyordu. Deutsche Bank ayrıca Adana'da çok geliştirilmiş pres, ayıklama ve pamuk balyalama atölyeleri kurmuştu. Pamuk, o zamana kadar elle doldurulan küçük balyalar halinde ihraç edilirken, bundan böyle makinelerle daha hızlı bir şekilde doldurulan 200 kiloluk balyalar halinde ihraç edilmeye başlanmıştı. Bunun neticesi olarak da her yıl satın alınan pamuğun vakit geçirmeden ve kısa zamanda ihracı mümkün olmuştu. Dışsatımı hızlandırmak için Anatolische Baumwoll Dampfpresse Gesellschaft adlı bir şirket kurulmuştu.[14]

Bağdat Demiryolu Şirketi, 1913 yılında Adana ovasının sulanması üzerine dev bir proje hazırladı ve Osmanlı yönetiminden bu konuda da imtiyaz elde etmeyi başardı. Bu konudaki çalışmalar 1909 yılından beri sürüyordu ve projenin maliyetinin 40 milyon frank civarında olduğu hesaplanmıştı.[15] Bu proje gerçekleştirildiği takdirde 500.000 hektarlık bir bölge pamuk ekimine elverişli hale getirilecekti. Ancak Dünya Savaşı'nın başlaması, projenin uygulama şansını ortadan kaldırmıştı. Yine de Anadolu ve Bağdat Demiryolu şirketlerinin çabaları, Çukurova'da 1904-1905 yılları arasında her biri 200 kg tutan 45.500 balyalık pamuk üretimini, 1910-1911 seneleri arasında 85.000 balyaya çıkarmaya yetmişti.[16] "1913'e gelindiğinde Adana ovası ihracat için pamuk üreten büyük işletmelerin hâkimiyetinde, imparatorluğun tarımı en fazla ticaretleşmiş bölgesi olmuştu."[17] Alman pamuk endüstrisi 1904 ile 1913 yılları arasındaki kısa sürede Anadolu'dan, Afrika'daki tüm kolonilerinden daha fazla pamuk elde etmeye başladı.[18]



Adana'da faaliyete geçen Deutsche Levantinische Baumwoll Gesellschaft (Alman Levant Pamuk Şirketi) adlı fabrika ve bahçesi.

Bu arada Bağdat Demiryolu görüşmeleri sürmekteydi. Şirket 5 Nisan'da Babıâli'ye gönderdiği mektubunda, "Bir çıkmaz sokak hükmünde olan Bağdat Demiryolu'nun şimdiki haline nihayet verecek olan hattın Halep'e kadar" inşası bağlamında bazı öneriler getirmekteydi. Örneğin en zorlu bölüm olan Toros ve Amanos dağlarının kilometre garantisi 11.000 franktan 13.500 franka çıkarılırken, buna karşılık inşasında bir zorluk bulunmayan Tel-Habeş'ten Halep'e kadar olan bölümünki 7330 franka düşürülebilirdi.[19] Sonunda Helfferich'in yürüttüğü görüşmeler 3 Haziran 1908 tarihinde Bağdat Demiryolu inşaatına devam edilmesi konusunda yeni bir anlaşmanın imzalanmasıyla sonuçlandı. Bu ek sözleşme, Bulgurlu istasyonundan El Helif'e kadar uzanan ve Toros ile Amanos dağları aşılacağı için teknik açıdan en zor olan bölümlerinin inşa koşullarını belirliyordu. Yapılacak yeni hat 840 kilometre uzunluğunda idi. Bu hat üzerinde bulunan Tel-Habeş'ten Halep'e, Halep halkının ısrarlı taleplerinin de katkısıyla, bir şube hattı yapılmasına karar verilmişti.[20] Böylelikle demiryolu Suriye ve Mezopotamya bölgelerine kadar uzatılmış olacaktı.

Kilometre garantisi sorunu, Bağdat Demiryolu Şirketi'nin sağlayacağı krediyle çözülecekti. Hükümet, 108 milyon frank tutarındaki yüzde 4 faizli krediye, Düyun-ı Umumiye gelirlerindeki artışlardan sağlanacak 200.000 Osmanlı lirasını karşılık olarak gösteriyordu. Düyun-ı Umumiye gelirlerindeki artış bu miktara ulaşmadığı takdirde, Konya, Adana ve Halep vilayetlerinin ağnam vergisi ile açık kapatılacaktı.[21] Şirket Bulgurlu-El Helif hattını yedi sene içinde tamamlayacaktı. Philipp Holzmann İnşaat Şirketi, hiç vakit kaybetmeksizin, 13 Haziran 1908 tarihinde demiryolu yapım çalışmalarına başladı. Aynı gün ayrıca Nafıa Nezareti'ne

yazılan bir tezkirede "amele-i mükellefe istihdamı suretiyle Ereğli'den Sivas'a doğru" inşası düşünülen bir demiryolunun maliyetinin ne olacağı ve bu maliyeti karşılayabilecek olası gelir kaynakları soruluyordu.[22]

Tahmin edileceği gibi İngiltere bu gelişmeden hiç hoşlanmamış ve elinden geldiğince yeni anlaşmayı engellemeye çalışmıştı. Grey İstanbul'daki İngiliz maslahatgüzara eğer Makedonya'da reform için artırılmasına izin verilen gümrük gelirlerinden demiryoluna herhangi bir katkı yapılırsa, verdikleri onayı geri çekeceklerini bildirmişti.[23] Sadrazam, Maslahatgüzar Barclay'e Makedonya bütçesi açığını kapatmak için artırılan gümrüklerin demiryolu kilometre garantileri için kullanılmayacağı doğrultusunda güvence vermek zorunda kalmıştı.[24]

İzmit-Ankara hattını Graf Vitali ile birlikte inşa eden Philipp Holzmann daha sonra Anadolu ve Bağdat Demiryollarının tüm inşa çalışmalarını kendi adını taşıyan şirketiyle tek başına sürdürmüştü.

İngiltere'nin tavrından söz etmişken, Meşrutiyet öncesini ele alan bu bölümü Oppenheim'ın Bağdat Demiryolu bağlamında Alman-İngiliz ilişkileri üzerine getirmiş olduğu çözüm önerilerine değinmeden bitirmeyelim. Baron Max von Oppenheim, başarılı bir arkeolog olmanın yanı sıra İslamiyet ve Araplar konularında da oldukça bilgiliydi ve Kahire'deki Alman Başkonsolosluğu'nun kadrosunda çalışıyordu. Almanya'nın Ortadoğu politikalarının yürütülmesinde, özellikle İtilaf güçlerine karşı cihat kışkırtıcılığı yapmada kilit şahsiyet olarak sık sık adı geçmektedir.[25] Oppenheim 1907 yılı başında başbakana yazdığı raporunda Almanya'nın mevcut koşullarda İngiltere ile yürüteceği pazarlıklar için somut bir çerçeve çiziyordu. Mademki Mısır İngilizler, Bağdat Demiryolu da kendileri için birincil derecede önem taşıyordu, o halde bu iki bölgede verecekleri karşılıklı ödünlerle sorun çözülebilirdi. Almanlar İngiltere'nin Mısır üzerindeki *de facto* hâkimiyetini kapitülasyon konuları da dahil olmak üzere resmen tanımalı, buna karşılık İngiltere de Bağdat Demiryolu'na muhalefet etmekten kesin olarak vazgeçmeliydi. Buna Osmanlı kaynaklarının Bağdat Demiryolu'na tahsisi ve Kuveyt üzerindeki Osmanlı egemenliğinin tanınması da dahildi. Bu uzlaşmadan Osmanlı ve Alman imparatorluklarının elde edecekleri bağlamında Oppenheim'ın söyledikleri, Almanya'nın Osmanlı Devleti'nin güçlenmesini pragmatik açıdan desteklediğini gösteriyor. Şöyle ki eğer İstanbul demiryolu ile Basra Körfezi Hicaz ve Yemen'e bağlanırsa hem Osmanlıların askeri gücünün hem de halifenin tüm Müslümanlar üzerindeki etkisinin artacağı kesindi. Bu durumda İngiltere'nin bu bölgeyi kendi nüfuz bölgesi haline getirmesi iyice zorlaşırdı.[26]

İngiltere ise buna karşılık olarak "belki de dünyanın en zengin bölgesi olan Mısır'ı"

kendi nüfuz bölgesi haline dönüştürmekte serbest kalacaktı. Onların verecekleri ödün Bağdat Demiryolu'nun terminusunu kontrolden ve Willcocks'un Mezopotamya'yı sulama projelerinden vazgeçmek olacaktı. Oppenheim'ın Willcocks'un projelerini gündeme getirmesinin nedeni, İngilizlerin sulama çalışmaları aracılığıyla bölgede güç kazanma peşinde oldukları inancıydı.[27] Aynı doğrultudaki yorumlara zaman zaman Alman basınında da rastlanıyordu.[28]

Oppenheim son dönemlerde İngiliz basınının Mısır'da yerleşmelerinin karşılığı olarak Almanlara Anadolu'yu işaret ettiğini belirtiyor ve bu düşünceye şiddetle karşı çıkılması gereğini savunuyordu. Zaten tamamlamış oldukları Anadolu demiryolu için bir pazarlık söz konusu olamazdı. İngilizler "Mısır gibi zengin bir bölge olan" Mezopotamya'ya yerleşip oradan adım adım Suriye ve tüm Arabistan yarımadasına yayılmak istiyorlardı. Bir aşama sonrasında da bu bölgeleri Osmanlılardan koparark halifelik kurumunun gücünü ortadan kaldırmayı planlıyorlardı. Oppenheim bu nedenle hattın Basra Körfezi bölümünün ana hattın inşası bitmeden yapılmasının büyük bir taktik hata olacağından söz ediyordu.[29]

Oppenheim, 22 Haziran tarihli raporunda ise ilginç iddialarına daha bir açıklık getiriyordu. Baron Mısır, Hindistan ve diğer İslam sömürgelerindeki hareketlenmelerin İslam'ın henüz bitmediğini gösterdiğini vurguluyordu. Bu nedenle İngiltere'nin en büyük korkusunun, halifenin önderliğinde Müslüman sömürgelerin ayaklanarak İngiltere'yi çembere alması olduğu tezini ileri sürüyordu. Oppenheim'a göre "daha az korkak" bir Osmanlı padişahı İslam dünyasındaki potansiyeli İngilizlerin aleyhine çevirebilirdi. Bu potansiyel tehdit sürdükçe, İngiltere bir Avrupa savaşından, özellikle de Almanya'ya saldırmaktan kaçınmak durumundaydı. Bu nedenle Alman imparatoru, padişahla arasını iyi tutmalıydı. İngiltere de kuşkusuz bu durumun bilincindeydi ve sultana karşı bir havuç/kırbaç politikası uygulamaya çalışıyordu.[30] Görüldüğü gibi Oppenheim açıkça halife/padişahın gerçek anlamda bir Panislamist politikaya kışkırtılmasını hedefliyordu.

Deutsche Bank ve Osmanlı yöneticileri İtilaf devletlerinin engelleme çabalarına rağmen bir kez daha Bağdat Demiryolu inşaatını sürdürmek konusundaki kararlılıklarını göstermişlerdi. Ancak bu defa uluslararası güçlüklerin yanı sıra Osmanlı İmparatorluğu'nun iç dinamiklerinden kaynaklanan beklenmedik bir gelişme, planları bir kere daha altüst edecek, demiryolu inşaatına hemen devam edilmesini engellediği gibi, projenin geleceğini de büsbütün tehlikeye düşürecekti. Jön Türk devrimi patlak vermiş, Meşrutiyet ilan edilmişti. Almanya'yı uluslararası arenada olduğu gibi Osmanlı İmparatorluğu'nda da zor günler bekliyordu.

1 Arthur P. Maloney, *The Berlin-Bagdad Railway as a Cause of World War I*, New York University, 1959, s. 2.

2 Karl Helfferich, "Tagebuchaufzeichnungen waehrend seines Türkei Aufenthaltes in den Jahren 1906-1908", *Beitraege zu Wirtschafts und Waehrungsfragen und zur Bankgeschichte*, Nr. 19, (1982), Helfferich'in 29.7.1906 tarihli günlüğü, s. 18.

3 "German Methods in Turkey", *The Quarterly Review*, No. 453, (Ekim 1917), s. 299.

4 *Helfferich*, "Tagebuchaufzeichnungen ...", 24.5.1906 tarihli günlük, s. 15.

5 "Die Bewaesserung der Ebene von Konia", *Korrespondenzblatt der Nachrichtenstelle für den Orient*, Sonderbeilage zu Nu. 4 des III. Jahrganges, 1916, s. 153.

6 Nafıa Nezareti Esbab-ı Mucibe Layihası, *B.O.A.*, İ. DUİT, 84/53. Reibel, s. 47. Ömer Faruk Yılmaz,

Osmanlı'nın Konya Ovası Sulama Projesi, İstanbul, 2010, s. 7-12.

7 Imbert, s. 34.

8 F. Frech, *Die Laender der Bagdadbahn*, Aus einer unvollendeten Arbeit von Frech F. (Frech F.'nin bitirilmemiş bir çalışmasından), Berlin, (tarihsiz), s. 3.

9 Schöllgen, "Dan müssen...", s. 137.

10 Konya Ovasının Sulanması Hakkındaki Projedir, *B.O.A.*, Y. PRK. TNF, 3/85.

11 Rosa Luxemburg, "Emperyalizmin Mısır ve Osmanlı İmparatorluğu'na Girişi", *Berlin-Bağdat, Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*, Haz. Ragıp Zarakolu, İstanbul, 1982, s. 185, 186. Reibel, s. 48.

12 Reibel, s. 48; Meclis-i Vükela Müzakeratına Mahsus Zabıt Varakasıdır, *B.O.A.*, MV, 174/48.

13 Rathmann, *Berlin-Bağdat...*, s. 109.

14 Önsoy, s. 55, 56.

15 Eisenbahn and Komminikationsbauten, dann Kulturarbeiten in der Türkei mit Abschluss des Jahres 1909, *Staatsarchiv Wien*, Ad. Registratur, F 19/32.

16 Rohrbach, *Hatt-ı Saltanat...*, s. 90.

17 Şevket Pamuk, "Osmanlı Tarımında Üretim İlişkileri 1840-1913", *Toplum ve Bilim*, Sayı 17, (Bahar 1982), s. 43.

18 Bkz. Paul Uhlig, *Deutsche Arbeit in Kleinasien von 1888 bis 1918*. Grafswald, 1925, s. 140-148.

19 *B.O.A.*, Y. PRK. TNF, 9/17.

20 Charles Issawi, *The Economic History of Turkey 1800-1914*, Chicago ve Londra, 1980, s. 193, 194.

21 Mohr bu durumu 1908 anlaşmasının tek farklı yanı olarak göstermektedir, s. 51. Ayrıca bkz. Rothstein, s. 529; Schmidt, s. 70.

22 Ticaret ve Nafia Nezaret-i Celilesi'ne, *B.O.A.*, BEO, 249935.

23 Grey'den Barclay'e, Foreign Office, 4 Nisan 1908, *B.D.*, Vol. 6, No. 256 ve Barclay'den Grey'e, Pera, 7 Nisan 1908, No. 257, s. 360.

24 Barclay'den Grey'e, Pera, 19 Mayıs 1908, *B.D.*, Vol. 6, No. 259, s. 363.

25 Ulrich Trumpener, "Germany and the End of the Ottoman Empire", *The Great Powers and the End of the Ottoman Empire*, ed. M. Kent, Londra, 1984, s. 121.

26 Aynı temaya Almanya'nın Kalküta konsolosunun başbakana yolladığı raporda da rastlanmaktadır. Bkz. Kalküta Konsolosu'ndan Bülow'a 26.8.1908 tarihli rapor, Simla, *Pol. Archiv*, Türkei 152.

27 Freiherr von Oppenheim'dan Başbakan Bülow'a 12.1.1907 tarihli ve "Kapitulationen in Aegypten" başlıklı rapor, *Pol. Archiv*, Türkei 152.

28 Örneğin, "Die englischen Plaene im Euphrat Tal", Deutsche Zeitung, 6.8.1905, *Pol. Archiv*, Türkei 152, Nr. 13878. Paul Rohrbach'ın aynı doğrultuda bir makalesi için bkz. Paul Rohrbach, "Bagdadbahn and Mekkabahn", *Übersee*, Nr. 4, 26.1.1908, s. 1.

29 Oppenheim'ın adı geçen raporu, *Pol. Archiv*, Türkei 152.

30 Freiherr von Oppenheim'ın 22.6.1907 tarihli "Die Folgen einer eventuellen Übergabe des südlichsten Teiles der Bagdadbahn an England" konulu raporu, Berlin, *Pol. Archiv*, Türkei 152.

IV İKİNCİ MEŞRUTİYET'İN GETİRDİĞİ DÖNÜŞÜM

Burada parlamento seçimleri dolayısıyla hemen her ülkenin bayrağına rastlamak mümkün, bir tek bizim ve Avusturya'nın bayrağı yok. ... Tümüyle tersine dönen koşullar altında Marschall'ın konumunun nasıl değişmiş olduğunu görmek üzücü oluyor. Eskiden hemen her şeyi yapmaya gücü yetiyordu, bugün ise iktidarsızlığa mahkûm. ... Basra Körfezi'ne değin uzanan Alman-Bağdat Demiryolu düşü, tümüyle suya düşmüştür.

Karl Helfferich

32

HAVA DÖNDÜ İNGİLTERE'DEN ESİYOR YEL

Alman Bağdat Demiryolu düşü, tümüyle suya düşmüştür. Pancermenistlerimiz ne kadar ihanet diye bağırsalar da İngilizlerle uzlaşmalı ve onların Bağdat Demiryolu'na muhalefetini ortadan kaldırmalıyız.

Karl Helfferich

1908 yazında Osmanlı İmparatorluğu'nda yeni bir dönem başlıyordu. Makedonya'da yaygınlaşan Jön Türk direnişiyle başa çıkamayacağını anlayan Abdülhamit, 24 Temmuz'da anayasayı yeniden yürürlüğe koymak zorunda kalmıştı. Meşrutiyet'in ilanından sonra, Osmanlı İmparatorluğu'nda ibre, birdenbire Almanya'dan, İngiltere ve Fransa'ya dönmüştü. Her şeyden önce İttihatçılar, bu ülkelerde geçerli olan liberal düşüncelerle donanmışlardı. Bunun tersini, Abdülhamit'in Almanya ile yakınlaşma nedenlerinden biri olarak öne sürebiliriz. Şöyle ki, Almanya'nın otoriter yönetim yapısı Abdülhamit için önemli bir güven kaynağıydı. Alman yöneticilerin Abdülhamit rejimiyle sıkı fıkılığı, İttihatçıların bu ülkeye olumsuz gözle bakmalarına yol açıyordu. Jön Türkler Almanların Abdülhamit rejimi süresince aldıkları imtiyazlara, gerçekleştirdikleri ve gerçekleştirecekleri projelere şüpheyle yaklaşıyorlardı.

Abdülhamit dönemi boyunca İngilizlerin Osmanlılarla ilişkileri İngiliz Büyükelçisi Nicholas O'Conor'ın deyişiyle ancak "tolere edilebilir" düzeydeydi.[1] İngiliz Dışişleri Bakanlığı'nın 1907 yılı için hazırladığı yıllık Osmanlı İmparatorluğu raporunda, Osmanlı dış ilişkilerini iki önemli faktörün etkilediği vurgulanıyordu. Bu rapora göre, Abdülhamit dış politikasını von der Goltz başkanlığındaki Alman kurmay heyetinin gelişinden beri son derece bilinçli bir şekilde Almanya ile dostluk temelinde kurmuştu. Raporda, sultanın 300 milyon Müslümanın desteğini kazanmaya yönelik politikaları ve bunun en somut örneği olarak Hicaz Demiryolu'nun inşası ele alınmış ve halifelik merkezli bu politikanın Almanya ile uyumlu bir biçimde sürdürüldüğü düşüncesine yer verilmişti. Bu resmi belgeye göre, II. Wilhelm'in Abdülhamit'i tam Ermeni katliamları yüzünden Avrupa kamuoyunda en nefret edildiği dönemde ziyaret etmesi bu dostluğun pekişmesine yardımcı olmuştu. Rapor bu ve benzeri nedenlerle Almanya'nın Abdülhamit döneminde askeri, iktisadi ve ticari olarak imparatorlukta tekel konumunu kazandığının altını çiziyordu.[2] Büyükelçilik baştercümanı Fitzmaurice de benzeri görüşleri savunuyor ve iktisadi ayrıcalıkların pre-ekonomik konseptlerle tarif edildiği ve sultan tarafından sevdiklerine birer emperyal teveccüh sayılarak verildiği Osmanlı İmparatorluğu'nda İngilizlerin bu kategoriye dahil olmadıkları için hiç şanslarının bulunmadığını belirtiyordu.[3]

İngiltere Dışişleri Bakanı Edward Grey de anılarında aynı doğrultuda yorumlar yapmaktadır:

> ... Biz ulusal vicdanımızla elimizi temiz tutmaya çalışırken, Almanya İstanbul'daki konumunu giderek güçlendirmiştir. Alman politikası uluslararası ilişkiler söz konusu olduğunda ahlaki değerleri hesaba katmayan bir temel üzerinde kurulmuş görünüyor. Bir Alman hükümeti için ulusal çıkar en yüksek ahlaki değerdir. Onların bu ilkeler çerçevesinde İstanbul'da uyguladıkları politika tümüyle amaçlarına ulaşırken, bizimki iflas etmiştir. Almanya Osmanlı İmparatorluğu'ndaki ticari çıkarlarını savunmada başarılı olmuş ve Küçük Asya'nın serveti Almanların eline geçmiştir.[4]

Hem Alman hem de İngiliz dışişleri görevlilerinin İkinci Meşrutiyet'in ilanının getireceği yeni koşullara son derece hazırlıksız yakalanmış olmaları ilginçtir. Bu döneme kadar İngilizler Jön Türk hareketini gerektiği gibi dikkate almamışlardı. Bu nedenle reform isteğinin gönüllü olarak içerden gelmesi sürpriz olmuştu.[5] İstanbul Büyükelçiliği, Londra'ya gelişmeleri yeterince aktaramamıştı. Devrimci gelişmelerle ilgili İstanbul'dan ilk elçilik raporu, Niyazi Bey'in 3 Temmuz'da Resne'de dağa çıkışıyla ilgili olarak 8 Temmuz'da gönderilmişti, Dışişleri Bakanı Grey'e ulaşması ise 14 Temmuz'u bulmuştu. 18 Temmuz'da hâlâ gelişmelerin nerelere varabileceği hakkında bir fikir sahibi olamamışlar, ancak üçüncü haftanın sonunda işin ciddiyetini kavramışlardı. Belki İstanbul'daki büyükelçilik baştercümanı Fitzmaurice istisna olarak kabul edilebilir, zira 25 Ağustos tarihinde dostu Tyrrell'e, Meşrutiyet hareketinin başarılı olacağına işin başından beri inanmış olduğunu yazıyor. Kendi ifadesine göre bunu vurgulayamamış olması, görüşlerinin amirlerininkinden farklılığı nedeniyleydi. Raporunda ayrıca, muhtemelen gelecekte tarihçilerin despotik bir rejimin tarihten silinişinin çok farklı bir örneğini yazacaklarını öngörmüştü.[6]

Meşrutiyet'in ilanından önce vefat eden İngiltere Büyükelçisi Nicholas O'Conor.

22 Temmuz'da büyükelçilik görevlileri Tarabya'da tenis oynarlarken, bazı konuklar onlara kentten Meşrutiyet hareketindeki gelişmelerle ilgili söylenti düzeyinde haberler iletmişti.[7] 24 Temmuz'da ise gazeteler, sıradan bir olaymış gibi yorum yapmaksızın Abdülhamit'in iradesiyle Kanun-ı Esasi'nin yeniden yürürlüğe konduğunu bildiriyordu.[8] Olayın gerçekliği anlaşılır anlaşılmaz İngiliz Büyükelçiliği İngiliz hükümetinin tebriklerini Babıâli'ye iletmiş, majestelerinin hükümetinin Meşrutiyet'in ilanını en sıcak duygularla karşıladığını vurgulamıştı.[9] Kral VII. Edward da tebriklerini Abdülhamit'in aceleyle sadrazamlığa getirdiği "kadim anglofil" Kâmil Paşa'ya iletmişti.[10] Pera Palas

Oteli Osmanlı meşrutiyetinin yeniden doğuşunu izlemek isteyen İngiliz gazeteciler ve parlamenterlerle dolup taşmaya başlamıştı. 31 Temmuz'da *The Times* gazetesinde İngiliz-Türk dostluğunun tarihi derinliğine vurgu yapan ve Meşrutiyet'i hararetle destekleyen bir yazı yayımlanmıştı.[11] Türklere duyulan sempati her yerde yayılmaya başlamış, Mark Sykes "Türklerin doğasında dünyayı şaşkınlığa düşürecek" olumlu bir şeyin varlığından bahsedecek kadar durumu abartacak bir açıklama bile yapmıştı. Edward Grey de olayı tarihteki en hayırlı değişimlerden biri olarak yorumlamış ve Kâmil Paşa'yı bir nevi "şarklı Mirabeau" olarak nitelemişti.[12]

Böylesine önemli bir dönemeçte İngiliz Büyükelçisi Sir Nicholas O'Conor vefat etmiş bulunuyordu. Onun yerine bu göreve atanmış olan Lowther ise henüz İstanbul'a ulaşmamıştı. Meşrutiyet'in ilanıyla beraber İngiltere'nin yeni Osmanlı politikasını uygulamak üzere yeni bir büyükelçinin Londra'dan hareket etmiş olması ilginç bir rastlantı olsa gerek. Öncekilerin aksine Büyükelçi Lowther'ın İstanbul'da coşkuyla karşılandığı anlaşılıyor. Mahmut Muhtar Paşa anılarında daha demiryolu istasyonunda büyük bir kalabalığın sevgi gösterisinde bulunduğunu yazıyor.[13] İstanbul'da uzun yıllar *The Times* gazetesinin muhabiri olarak görev yapan Philip Graves de İngiliz-Türk ilişkileri üzerine kaleme aldığı kitabında, Lowther'ın karşılanışındaki coşkuyu, Yıldız Sarayı'na giderken kalabalıkların yol boyunca kendisine gösterdikleri ilgiyi tasvir eder. Ayrıca gerek Abdülhamit'e itimatnamesini takdimindeki ve gerekse Babıâli'deki nazırlar ve Cemiyet üyeleri tarafından kabulündeki coşkulu havadan söz eder.[14] Nitekim *The Times*'ın haberi de aynı doğrultudadır.[15] Zaten Lowther'ın kendisi de "Yıldız'dan Babıâli'ye kadar bana gösterilen ilgi burada İngiltere'nin popülaritesinin ne kadar

1908 devriminden hemen sonra İstanbul'a atanan İngiltere Büyükelçisi Gerard Lowther.

arttığının ispatıdır" diye yorumda bulunuyordu.[16] Aynı konuda Dışişleri Bakanı Grey, Lowther'a yolladığı yönergede "İstanbul'a olabilecek en uygun ve ilginç bir dönemde ulaştınız. Bu göreve atandığınızda böylesine coşkulu bir karşılamayı aklımızdan bile geçiremezdik" diyordu.[17] Dışişleri bakanı Avam Kamarası'nda Türk-İngiliz dostluğu ve uygulayacakları yeni Osmanlı politikası üzerine önemli bir konuşma yapmış, yeni yönetim sözünü ettiği reformları uyguladığı müddetçe ellerinden gelen desteği vermeye hazır olduklarını belirtmişti.[18]

Grey, parlamentoda yaptığı bu konuşmanın hemen ardından, "reformlarda başarılı olduğu sürece Meşrutiyet yönetimini desteklemeleri gerektiği" şeklindeki görüşünü

Lowther'a gönderdiği yönergede de yinelemişti. Ayrıca Lowther'dan, İngiltere'nin geçmişteki anlaşmazlığının "Türk halkıyla olmayıp, Türklerin kendilerinin de en sonunda isyan ettikleri hükümetle" olduğu görüşünü Osmanlı Devleti'nin yeni yöneticilerine iletmesini istemişti. Grey mesajını Osmanlı sefiri ile çok samimi ve candan bir görüşme yaptığını belirterek bitiriyordu.[19] Başlangıçta tüm dışişleri yazışmalarına bu olumlu hava hâkimdi. Temperley, Grey'in özel mektuplarından yola çıkarak Meşrutiyet rejimine desteğinin içtenliğinin altını çiziyor.[20]

Meşrutiyet'in ilanıyla oluşan yeni siyasi atmosferde İngilizlerin Osmanlılarla yakınlaşma çabaları İttihatçılardan da karşılık görüyordu. Bu nedenle İngiltere'nin Genç Türkleri destekleyici politikası kısa sürede olumlu sonuçlar verdi. Yeni yönetimin İngiliz taraftarlığı açıkça belli oluyor, İstanbul'daki İngiliz Konsolosluğu'nun önerileri dikkate alınıyordu. Meşrutiyet'in ilanından hemen sonra, Osmanlı donanmasının yeniden organizasyonu için bir İngiliz amiralinin gönderilmesi talep edilmişti. Birkaç ay sonra da Babıâli, Crawford adlı bir İngiliz gümrük görevlisini Osmanlı gümrüklerini düzenlemek üzere görevlendirmiş, ünlü mühendis Willcocks'u ise Mezopotamya'da yürütülecek sulama faaliyetleri için danışman olarak atamıştı. Willcocks daha önce Mısır sulama kanallarının inşasında görev almıştı. Son yıllarda İngiliz mühendis Dicle ve Fırat nehirlerinin eski sulama sisteminin yeniden hayata geçirilebilirliği üzerine çalışmıştı.[21] Abdülhamit bile İngiliz büyükelçisini kabulünde ona büyük teveccüh göstererek, bundan böyle ülkesini anayasaya sadık kalarak yöneteceğini ve bu konuda en büyük desteği İngiltere'den beklediğini söylemişti.[22]

Mezopotamya ovasının sulanmasıyla ilgili kapsamlı projeler hazırlayan İngiliz mühendis William Willcocks.

İngiliz Dışişleri Bakanlığı görevlileri birbirleriyle yürüttükleri yazışmalarda özellikle bir nokta üzerinde durmaktaydılar. Ne yapıp edip ellerine geçirdikleri bu "altın fırsatı"[23] iyi kullanmalı ve Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'ndaki nüfuzunu gerileterek yerine İngiltere'ninkini geçirmek üzere ellerinden geleni yapmalıydılar.[24] Diplomatik yazışmalarda Meşrutiyet'in ilanı sonrasında Almanya'nın içine düştüğü zor durumun altı çiziliyor ve buna neden olarak Alman imparatorunun Abdülhamit'le olan yakın ilişkisi gösteriliyordu. Almanya eski rejimin sağladığı "avanta"lara ortak olmasının bedelini ödüyordu. Raporlarda meşruti yönetimin işbaşına gelmesiyle Almanya'nın prestijinin yerlerde sürüldüğü belirtiliyordu.[25] İngiliz uzmanlar bu ani değişimden yararlanarak özellikle Bağdat Demiryolu gelişmelerini

lehlerine çevirmelerinin tam zamanı olduğunu da vurguluyorlardı. Bağdat Demiryolu'nun üzerinde bu derece durmaları boşuna değildi. Bu ilgi Bağdat Demiryolu'nun Osmanlı Devleti üzerindeki İngiliz-Alman nüfuz mücadelesinin tam merkezinde yer almasından kaynaklanıyordu.[26] "Bağdat Demiryolu tartışmaları İngilizlerce İngiliz-Alman hissiyatının gerçek anlamda barometresi olarak algılanıyordu."[27] Bu bağlamda 1909 yılında İngiliz gezgin/yazar David Fraser'in bölgeye yaptığı geziden sonraki düşünceleri izlenmeye değer. Kitabından kısaltarak aktarıyorum.

Bağdat Demiryolu'nun uzun dönemde bölgenin kalkınmasına yapacağı katkıyı inkâr edemeyiz. Ancak sorulması gereken ne pahasına bu katkının gerçekleşeceğidir. Bizim açımızdan Bağdat Demiryolu'nu üç açıdan ele almak gerekir. Ticari açıdan fazla kaygılanmamız gerektiğini zannetmiyorum. Demiryolu hiçbir zaman deniz ticaretiyle rekabet edemez ve bölgeyle yapacağımız ticaretin azalacağını da düşünmüyorum. Ama siyasi açıdan meseleye yaklaşırsak, uzun süredir bölgede oluşturduğumuz özel durumu ve prestijimizi kaybedebiliriz. Daha da önemlisi demiryolunun stratejik boyutudur. Demiryolunu Osmanlı İmparatorluğu kendisi inşa etseydi herhangi bir tehdit hissetmezdik. Tam tersine Osmanlı İmparatorluğu'nun güçlenmesini ve gelişimini samimiyetle arzu ederiz. Böylece Hindistan yolunun güvenliği konusunda her zaman olduğu gibi rahat oluruz. Zengin bir Osmanlı ülkesine daha çok mal satabileceğimizden ticaret hacmini geliştiririz. Ama burada kritik nokta Bağdat Demiryolu'nun finansmanına katılarak desteklersek Osmanlı İmparatorluğu'nu zayıflatıp Almanya'yı güçlendirecek olmamızdır. Bu nedenle katiyen demiryolu inşaatında kullanılabilecek bir gümrük artırımını kabul etmemeliyiz. Ayrıca Almanya projeyi biz olmadan tamamlayabileceği imajını yaratmak ve bizim paniğe kapılmamızı sağlamak istiyor. Böylece vakit geç olmadan bu önemli girişime katılmalıyız diye düşünmemizi planlıyor. Oysa biz de göründüğümüz kadar aptal değiliz. Almanya bu hattı inşa edecek sermayeye sahip değildir demiyorum. Ama sermaye güvenlikli bölgelere yatırım yapar, işadamları gereksiz riske girmek istemez. Bağdat Demiryolu ancak bizim katılmamız ve Fransa'nın ortak olmasıyla uluslararası bir yatırıma dönüşür ve güvenli bir hale gelir. Bu aşırı maliyetli proje Osmanlı hazinesinin içini boşaltacak. Özellikle Toroslar'ı aşmak için büyük fedakârlıklar gerekecek. Jön Türkler bir yolunu bulup bir an evvel bu projeden kurtulmalı. Biz de Bağdat Demiryolu'nu desteklememeli ancak tüm samimiyetimizle yeni rejimin arkasında durmalı, onlara bu beladan kurtulmaları ve iktisadi kalkınmanın alternatif yolları konusunda güven vermeliyiz. Zira oraya yatıracakları paranın çok daha azıyla ülkelerini hızla kalkındıracak projelere girişebilirler. Yabancı ülkelerden Müslüman göçmenleri verimli bölgelerde iskân edip, makineleşme ve benzeri yeniliklerle hızla yeni toprakları tarıma açarak üretimi artırabilirler. Hanikin'den İran sınırına kısa sürede inşa edecekleri dar hat bir demiryolu az zamanda değerini ispat eder. Aynı şekilde Mersin-Adana demiryolunu Osmaniye'ye uzatarak kısa sürede kâra geçebilirler. Ayrıca İskenderun'dan Halep'e ve oradan Fırat nehrine uzanacak bir demiryolundan verim almak için birkaç yıl bile gerekmez. Bu projeler Mezopotamya'nın sulanması çalışmalarıyla birlikte yürütülmelidir. Türkler Bağdat Demiryolu'na yatıracaklarının yarısını bu gibi projelere harcasalar ekonomik refahı süratle gerçekleştirebilirler. Bir kere ıssız bölgelerden geçecek demiryollarının normal hat yapılmasına gerek yoktur. Dar hat bu durumlarda en efektif olandır ve Osmanlı mühendisleri Hicaz demiryolunu inşa ederken gösterdikleri başarılarından sonra bu önerilen hatları kolaylıkla tamamlayabilirler.[28]

1908 devrimini, Bağdat Demiryolu'nun Avrupa'da barışın korunması amacıyla kullanılabilmesi için bir şans olarak görenler de yok değildi. Örneğin Edwin Pears'a göre Bağdat demiryolunu tek başına Almanların yapıyor olması Osmanlı-Rus ilişkilerini germekteydi. Zira Osmanlı/Alman denetimindeki bir demiryolunun olası bir savaşta Rusya'nın aleyhine kullanılacağı belliydi. Oysa İngiliz ve Fransızlar girişime ortak olup, yönetim kurulunda temsil edilirlerse bu durum Ruslar için bir güvence teşkil edeceğinden uluslararası gerginliğin azalması konusunda faydalı olurdu. Pears'a göre böylesine önemli bir yolun nötralize olmasının tek yolu çokuluslu bir girişim haline dönmesiydi ki, yeni rejim bu dönüşüm için elverişli bir ortam yaratmıştı.[29]

Almanya açısından durum gerçekten de İngilizlerin beklentilerini haklı çıkarırcasına hiç de iç açıcı görünmüyordu. Üstüne üstlük Alman Büyükelçiliği de İngilizler gibi fırtınaya hazırlıksız yakalanmıştı. Büyükelçi Marschall tatilde olduğu için sefaret işlerini vekâleten yürüten von Kiderlen fırtınayı yapayalnız karşılamak zorunda kalmıştı. Lowther alkışlarla karşılanırken, onun aleyhinde tezahürat yapılmıştı.[30] Marschall'ın yanı sıra baştercüman ve diğer önemli görevliler de İstanbul dışında bulunuyorlardı. Hatta Osmanlı çevrelerinde çok etkili olduğu bilinen *Frankfurter Zeitung* muhabiri ve Marschall'ın sırdaşı Weitz dahi ortalıkta yoktu. Yeni yönetimle ilişki kurabilecek yalnızca Almanya'nın Düyun-ı Umumiye temsilcisi Testa vardı ki; onun da Abdülhamit yönetimi ile sıkı fıkılığı nedeniyle bu konuda etkili olma şansı yoktu.[31] İstanbul'dan gönderilen elçilik raporlarında net bir şekilde panik havası hâkimdi.

Bu umutsuzluk ortamında bir tek Kayzer Wilhelm'in paniğe kapılmaması ve bu davranışının arkasındaki neden son derece ilgi çekicidir. Üstelik gelişmelerin onu haklı çıkaracak olması bu konudaki düşüncelerinin ayrı bir önemle ele alınmasını gerekli kılıyor. Londra Büyükelçisi Grafen von Metternich'in Osmanlı İmparatorluğu'ndaki gelişmelerin olumsuzluğu üzerine yazmış olduğu rapora[32] düştüğü kenar notu, imparatorun görüşlerinin farklılığını kısa ve öz olarak yansıtmaktadır. Kayzer devrimin Paris ve Londra'daki Jön Türkler tarafından değil, tam tersine ordu yani Alman eğitiminden geçmiş, Alman ruhunu benimsemiş subaylarca gerçekleştirildiğini vurgulamaktadır. Ayrıca Kayzer'e göre, İngiltere'nin uzun dönemde işi zordu. Bunun nedeni, Rusya'nın Osmanlı İmparatorluğu'nun İngiltere'nin desteğiyle güçlenmesine tahammül edemeyeceği gerçeğiydi. Sonuç olarak İngiltere'nin Osmanlı Devleti ve müttefikleri Rusya ile ilişkileri bir arada düşünülürse çözemeyecekleri bir çelişkiyle karşılaşmaları kaçınılmaz görünüyordu. Şimdi gelişmelerle Wilhelm'in öngörülerini test etmeye çalışalım.

Öncelikle Wilhelm'in görüşlerinin istisna olduğunu yineleyerek bu kez genel atmosferi oldukça iyi yansıtan Karl Helfferich'in raporuna bir göz atalım.[33] Helfferich raporunda, Meşrutiyet'in ilanıyla beraber bütün kozların İngilizlerin eline geçtiğini, kendilerini çok zor günlerin beklediğini ifade etmiş ve İstanbul'daki gözlemleri sonucu durumun günbegün kötüye gideceği izlenimini edindiğini açıkça belirtmişti. Helfferich, "Abdülhamit dönemindeki durumumuzu kesinlikle abartmışız, o dönem bize dost görünenler sadece sultan Almanya'nın dostu olduğunu ilan ettiği için böyle davranıyorlarmış, şimdi rejim değişince hepsi saf değiştirdi" şeklinde görüşlerini aktarmayı sürdürüyordu. Ünlü iktisatçı "Burada parlamento seçimleri dolayısıyla hemen her ülkenin bayrağına rastlamak mümkün, bir tek bizim ve Avusturya'nın bayrağı yok" diyerek kendilerine duyulan olumsuz tepkiyi

aktarıyordu. Ardından Helfferich bu duruma nasıl düştüklerini sorguluyor, Türk-Alman dostluğunun geniş çevrelerce Kayzer ile sultanın dostluğu olarak algılandığını, Fransız devriminin ve İngiliz parlamenter rejiminin ilkeleri kutsanırken, kendi paylarına düşenin despotizmle özdeşleştirilmek olduğunu belirterek, bu tür gelişmelere karşı hazırlıksız yakalandıklarını ifade ediyordu. Bunun yanı sıra Helfferich, avantajlı duruma geçen İngilizlerin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki bu dönüşümü çok iyi değerlendirebilme potansiyeline sahip yöneticileri olduğunu belirtiyordu. "Düyun-ı Umumiye temsilcisi Sir Adam Block, büyükelçilik baştercümam Fitzmaurice gibi Türklerle deneyim ve yetenekleri sonucu çok yakın ilişkiler kurabilip onlara Almanya aleyhine şeytani tavsiyelerde bulunabilecek elemanları vardı."[34]

Ayrıca Helfferich'e göre, İngilizler basını da çok işlevsel kullanabiliyorlardı. Meşrutiyet ilan edilir edilmez bir dizi birinci sınıf gazeteciyi, Osmanlı meslektaşlarıyla yakın ilişkiler kurmaları için görevlendirmişler, onlara sağladıkları olanaklarla başlıca Osmanlı gazetelerine kol kanat germişler-

İngiltere'nin Bağdat Demiryolu'nun yapımını engellediğini ima eden 1913 yılına ait bir karikatür.

di. Başta İngiltere yanlısı Sadrazam Kâmil Paşa'nın yayın organı *Yeni Gazete* ve editörlüğünü ünlü gazeteci Ali Kemal'in yaptığı *İkdam* olmak üzere basını avuçlarının içine alabilmeyi başarmışlardı. Buna karşılık Almanların elindeki başlıca yayın organı olan *Der Osmanische Lloyd*'un etkili olabilmesi için daha çok çabalaması gerekliydi. Helfferich'in asıl üzülerek belirttiği nokta, artık Alman Konsolosu Marschall'ın hiçbir etkisinin kalmamış olmasıydı: "Tümüyle tersine dönen koşullar altında Marschall'ın konumunun nasıl değişmiş olduğunu görmek üzücü oluyor. Eskiden hemen her şeyi yapmaya gücü yetiyordu, bugün ise iktidarsızlığa mahkûm."[35]

Helfferich durumun daha da kötüye gitmesine yol açabilecek başlıca iki tür gelişmeden ürkmekteydi. Bunlardan ilki, Osmanlıların mükemmel bir şekilde Avusturya mallarına karşı organize ettikleri boykotun Alman mallarını da kapsamına alması olasılığıydı. Avusturya tacirleri bu boykottan gerçekten etkilenmişler, panik halinde Avusturya Büyükelçisi Aehrenthal'i şikâyet bombardımanına tutmuşlardı.[36] Avusturya'nın hukuken Osmanlı toprağı olup 1878'den beri fiilen yönetmekte olduğu Bosna ve Hersek'i işgali Osmanlı İmparatorluğu'nda infial yaratmış, Almanya'nın Osmanlı yöneticileri nezdinde prestijini daha da kötü bir duruma sokmuştu. Zira 20 yıldır Osmanlı İmparatorluğu'nu savunma iddiasındaki Almanya bu kez kendini içinden çıkılması güç bir çelişki içinde bulmuşsa da uluslararası kamplaşma anlamında kendini bağlamış olduğu Avusturya'ya karşı bir tavrı olamamıştı.[37]

İkincisi ve daha da kötüsü Bağdat Demiryolu ile ilgili olanıydı. Helfferich'in aşağıdaki cümlesi Bağdat Demiryolu konusundaki umutsuzluğunu açıkça sergiliyor: "İran Körfezi'ne değin uzanan Alman Bağdat demiryolu düşü, tümüyle suya düşmüştür." Helfferich'e göre artık gerçekçi olmalı ve bu konuda yeni çözümler üretilmeliydi. "Pancermenistlerimiz ne kadar ihanet diye bağırsalar da İngilizlerle uzlaşmalı ve onların Bağdat Demiryolu'na muhalefetini ortadan kaldırmalıyız" diyordu. Belki hattın Bağdat-Basra bölümü onların hâkimiyetine bırakılabilirdi. Nitekim Londra'da Büyükelçilik 1. Sekreteri Stumm, E. Grey ile bir uzlaşmanın olabilirliğini yoklamıştı. Grey kendisine kilometre garantisi sistemine karşı olduklarını söylediyse de, uzlaşma konusunda kapıları tümüyle kapatmamıştı.[38] Helfferich'i asıl korkutan Bağdat Demiryolu'nun Mebusan Meclisi'nde gündeme getirilmesiydi. Aldığı duyumlara göre İngilizler bu yönde çalışmalar yapmaktaydı ve Bağdat Demiryolu imtiyazının geri satın alınması ve hatta iptali söz konusu olabilirdi. Helfferich İngilizlerin teşvikiyle Bağdat Demiryolu aleyhine verilecek bir soru önergesine karşı kendilerinin yapacakları fazla bir şey bulunmadığını sözlerine ekliyordu.[39]

1 Joseph Heller, *British Policy towards the Ottoman Empire 1908-1914*, Londra, 1983, s. 2.

2 The Annual Report for Turkey for 1907, "The Hamidian Diplomacy (1907)", *B.D.*, Cilt 5, s. 43.

3 Fitzmaurice'den Tyrrell'e, 12 Ağustos 1908, *B.D.*, C. 5, s. 247.

4 Viscount Grey of Fallodon, *Twenty-Five Years 1892-1916*, C. 1, New York, 1925, s. 128, 129.

5 T.P. Conwell-Evans, *Foreign Policy from a Back Bench 1904-1918*, Londra, 1932, s. 14.

6 Fitzmaurice'den Tyrrell'e, 25 Ağustos 1908, *B.D.*, C. 5, s. 268.

7 Telford Waugh, *Turkey Yesterday, Today an Tomorrow*, Londra, 1930, s. 110.

8 Oya Dağlar, "II. Meşrutiyet'in İlanının İstanbul Basını'ndaki Yansımaları (1908)" *Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Sayı 38, Mart 2008, s. 143.

9 "Annual Report for Turkey for the Year 1908", *B.D.*, C. 5, s. 251.

10 Allan Cunningham, "The Wrong Horse? Anglo-Ottoman Relations before the First World War", *Eastern Questions in the Nineteenth Century, Collected Essays*, Vol. 2, ed. Edward Ingram, Londra, 1993, s. 238.

11 "The New Era in Turkey", *The Times*, 31 Temmuz 1908, s. 13. Bu makalede de devrimin beklenmedik gelişimi nedeniyle ipuçlarının önceden yakalanamadığı itiraf ediliyor.

12 Cunningham, s. 238. Meşrutiyet'in uluslararası ortamda yarattığı olumlu hava için bir diğer makale: A. Vambery, "The Future of Constitutional Turkey", *The Nineteenth Century*, Vol. LXV (Ocak-Haziran 1909), s. 361-374.

13 Mahmud Muhtar, *Maziye Bir Nazar*, İstanbul, 1999, s. 103.

14 Philip P. Graves, *Briton and Turk*, Londra ve Melbourne, (tarihsiz), s. 104.

15 *The Times*, 31 Temmuz 1908, s. 13

16 "Annual Report for Turkey for the Year 1908", s. 253.

17 Sir Edward Grey'den Sir Gerard Lowther'a, 31 Temmuz 1908, *B.D.*, C. 5, no. 204, s. 263.

18 Heller, s. 10.

19 Grey'den Lowther'a, 31 Temmuz 1908, *B.D.*, C. 5, no. 204, s. 263. Dışişleri Bakanı'nın aynı düşünceyi tekrarladığı bir diğer mesaj için bkz. Grey'den G. Buchanan'a, 28 Temmuz 1908, *B.D.*, C. 5, no. 213, s. 308.

20 Harold Temperley, "Britisch Policy towards Parliamentary Rule and Constitutionalism in Turkey (1830-1914)", *Chambridge Historical Journal*, Vol. 4, No. 2, 1933, s. 191.

21 Eisenbahn and Komminikationsbauten, dann Kulturarbeiten in der Türkei mit Abschluss des Jahres 1909, *Staatsarchiv Wien*, Ad. Registratur, F 19/32.

22 "Annual Report for Turkey for the Year 1908", s. 256 ve 253.

23 G. H. Fitzmaurice'den Tyrrell'e, 25 Ağustos 1908, *B.D.*, Vol. V, no. 210, s. 269.

24 Marian Kent, "Constantinople and Asiatic Turkey, 1905-1914", *British Foreign Policy under Sir Edward Grey*, ed. F. H. Hinsley, Cambridge, Londra, New York, Melbourne, 1977, s. 150.

25 "Annual Report for Turkey for the Year 1908", s. 272.

26 Meşrutiyet'in ilanından önce de parlamentoda Bağdat Demiryolu sürekli olarak sorgulanmaktaydı. Örneğin 16 Haziran'da milletvekilleri Grey'i Mezopotamya'da İngiliz çıkarları konusunda sıkıştırmışlardı. Bkz. *B.O.A.*, HR. SYS, 108/57.

27 Stuart A. Cohen, *British Policy in Mesopotamia 1903-1914*, Londra, 1976, s. 98. Ayrıca bkz. Kent, s. 150.

28 David Fraser, *The Short Cut to India, The Record of a Journey along the Route of the Baghdad Railway*, Edinburgh ve Londra, 1909, s. 318-328.

29 Edwin Pears, "The Bagdad Railway", *Contemporary Review*, Vol. XCIV, Kasım 1908, s. 583. Pears'in Meşrutiyet'in Osmanlı toplumu tarafından coşkuyla karşılandığına dair bir diğer makalesi için bkz. Edwin Pears, "The Turkish Revolution", *Contemporary Review*, Eylül 1908, s. 293 vd.

30 Mahmud Muhtar, s. 103.

31 Dışişleri Bakanlığı Sekreteri von Schoen'ün raporu, 8 Aralık 1908, *G.P.* 27/2, no. 9958 (ek bölümünde), s. 562.

32 Londra Büyükelçisi Mettenich'in 14 Ağustos 1908 tarihli ve 8906 no'lu raporu, *GP*, Cilt 25/2, s. 600-608.

33 Helfferich'den Gwinner'e, 30 Kasım 1908, (Schoen'ün raporuna eklenmiş), *GP*, 27/2, s. 560-566.

34 *Aynı rapor*, s. 560-562. Aynı raporun kısaltılmış İngilizce tercümesi için bkz. Helfferich'den Gwinner'e, 30.11.1908, XXVII. 560, *G.D.D.*, Vol. III, s. 364, 365.

35 *Aynı rapor*, s. 562, 563.

36 F. R. Bridge, "The Habsburg Monarchy and the Ottoman Empire 1900-18", *The Great Powers and the End of the Ottoman Empire*, ed. M. Kent, Londra, 1984, s. 38.

37 E. F. Benson, *The Kaiser and English Relations*, Londra-New York-Toronto, 1936, s. 239, 240.

38 Memorandum by Stumm, 2.12.1908, Londra, XXVII. 566, *G.D.D.*, s. 365, 366.

39 Helfferich'den Gwinner'e, 30.11.1908, (Schoen'ün raporuna eklenmiş), *GP*, 27/2, s. 564, 565. Kısaltılmış İngilizce tercümeler için bkz. Memorandum by Schoen, 8.12.1908 XXVII. 559, *G.D.D.*, Vol. III s. 363, 364 ve Helfferich'den Gwinner'e, 30.11.1908, XXVII. 560, *G.D.D.*, Vol. III, s. 364, 365.

33

MEBUSAN MECLİSİ'NDE BAĞDAT DEMİRYOLU'NA MUHALEFET

Kerkük taraflarında öyle petrol madenleri vardır ki, Bakû madenlerine, Amerika'daki madenlere muadildir... çünkü akıyor, nehir gibi akıyor... Bağdat civarında öyle cari neft ve petroller var...

İsmail Hakkı (Bağdat Mebusu)

Gerçekten de İttihatçı mebuslar Abdülhamit yönetiminin büyük bir gizlilik içinde verdiği ve koşullarını ayrıntılı bir biçimde kamuoyuna açıklamadığı Bağdat Demiryolu imtiyazının Osmanlı Devleti'nin çıkarlarına aykırı hükümler taşıdığını düşünüyorlardı. Meclisin açılışından kısa bir süre sonra Abdülhamit devrinde yabancılara verilen bu tür imtiyazlar sorgulanmaya başlanmıştı. Bağdat Demiryolu üzerine yapılan tartışmalar bu tür sorgulamaların en önemlilerinden biriydi.

Bağdat Mebusu İsmail Hakkı 18 Ocak 1909'da Bağdat Demiryolu konusunda meclise kapsamlı bir soru önergesi verdi. Lynch tasarısının yanında, Bağdat Demiryolu anlaşmasını da şiddetle eleştirmesi, İsmail Hakkı'nm Alman yanlısı olmadığını; ülkede emperyalist devletlerden olabildiğince bağımsız politikalar uygulanması gereğine inandığını gösteriyordu. Gerçekten de 1908 yılının Aralık ayında Sadrazam Hüseyin Hilmi Paşa, Fırat nehri üzerinde büyük kazançlar sağlayan İngiliz Lynch kardeşlerin konumunu sağlamlaştıracak bir girişimde bulunmuştu. Hilmi Paşa Osmanlı gemicilik şirketi Hamidiye ile İngiliz Lynch şirketlerinin birleştirilmesi tasarısını gündeme getirmişti. Ancak söz konusu tasarıya karşı tepkiler de beklenmedik ölçülerde sert olmuş, Bağdat Mebusu İsmail Hakkı bu konudaki muhalefetin de başını çekmişti. Önde gelen ittihatçılardan Hakkı Bey İngiltere'nin Irak'ta yeterince güçlü olduğu, nehirler üzerinde kendisine hak tanınmasıyla daha da güçleneceği gerekçesiyle tasarıya karşı çıkmıştı. İsmail Hakkı'ya göre Babıâli'nin Irak üzerinde daha fazla söz sahibi olması gerekliydi.[1]

Hakkı Bey bu kez Almanlara karşı muhalefetin başına geçerek öncelikle Bağdat Demiryolu sözleşmesinin gizli tutulmasını eleştirmiş, 2800 kilometre uzunluğunda bir girişimin açıkça tartışılıp en uygun koşullarda ihale edilmesi gerektiğini savunmuştu. Konya Mebusu Mehmet Emin Efendi de Konya-Ereğli arasındaki hattın yapımıyla ilgili sözleşmeyi defalarca istettiği halde ele geçiremediğini belirtmiş, ısrarla istediği bu sözleşmenin kendisine gönderilmemesini kasıtlı bulduğunu ifade etmişti.[2]

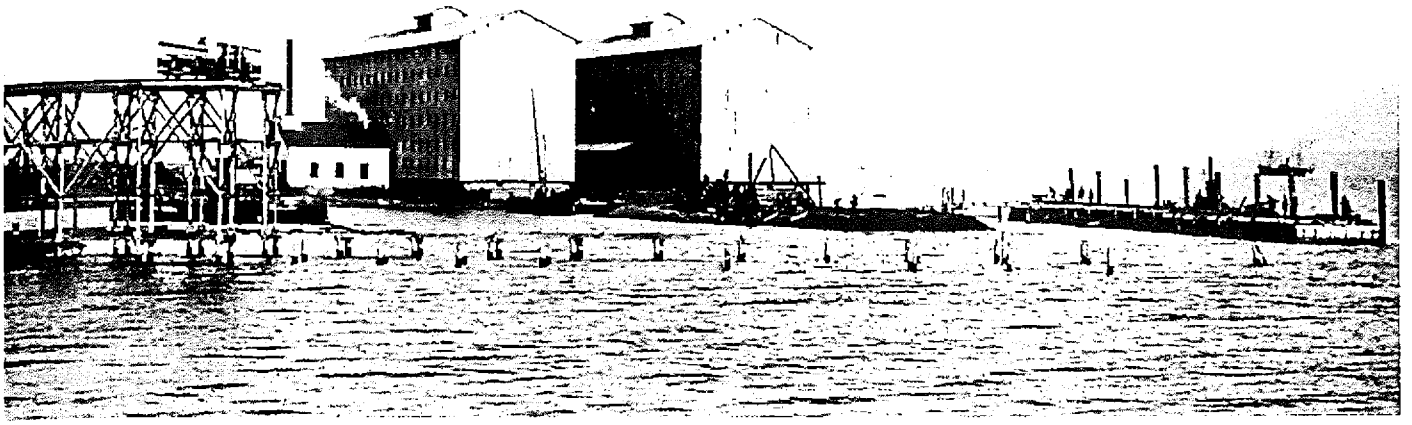
Mecliste Bağdat Demiryolu sorunu tartışılırken, Hakkı Bey ve Emin Efendi dışındaki bazı milletvekilleri de girişime ağır eleştirilerde bulunmuşlardı. Örneğin Selanik Mebusu Cavit Bey böylesine dev bir

projenin gerçekleştirilmesine, Osmanlı İmparatorluğu'nun içinde bulunduğu koşulların kesinlikle elverişli olmadığını savunmuştu. Cavit Bey yedi ile sekiz yüz milyon frank sermaye gerektiren bir hattı inşa edecekleri zaman "(...) bütçeleri, milyarlarla kapanan milletler bile kafalarını ellerinin arasına alarak düşünürler ve sonra teşebbüs ederler. Biz ise ceffelkalem [hemen] (...) iki bin kilometreden ibaret şimendüferi inşa eylemeğe karar verdik. İşte bunun için bu kararımızda katiyen isabet yoktu" şeklinde düşüncelerini ifade etmişti.[3] Kilometre garantisi ödemeleri için gösterilen karşılıkların Osmanlı maliyesi için getirdiği aşırı yüke de işaret eden Cavit Bey bu konuda açıklamalarını şöyle sürdürmüştü: "Eğer Bağdat şimendüferi inşasından pek karib bir istikbalde [yakın bir gelecekte] bu derecede bir menfaate intizar kabil olsaydı, bunu kabul edebilirdik. Derdik ki, her ne kadar bu varidatı tahsis edecek isek de, aradan beş on sene geçince Bağdat hattı bunu bize iade edecektir. Hayır, bunu katiyen zannetmeyiz. Bağdat şimendüferi bize otuz kırk sene kadar intizar ettiğimiz menafi-i nakdiyeyi iade edemeyecektir... Bağdat şimendüferi kısmen hali [boş] araziden geçecektir ve nüfus-i umumiyesi, nüfus-i meskûnesi gayet cüzi olan, ahalinin ekserisi göçebe halinde bulunan yerlerden mürur edecek bir hattan karib bir istikbalde azim bir menfaat umulamaz."[4]

İstanbul Mebusu Kirkor Zohrab Efendi.

Görüşmelerde asıl can alıcı eleştiriler Bağdat imtiyazının mali yönleri üzerinde yoğunlaşmıştı. İsmail Hakkı, Cavit Bey ve İstanbul Mebusu Zohrab Efendi, imtiyazın Osmanlı hükümetinin borçlandığı para ile Demiryolu Şirketi'ne çok tatlı kârlar sağlayan niteliğini, açık bir biçimde sergilemişlerdi.[5] Gerçekten de şirketin finansman sorununu çözümleyiş mekanizmaları irdelendiğinde, demiryolu yapımı için gerekli paranın Osmanlı hükümeti tarafından borçlanılarak sağlandığı anlaşılır. Örneğin Konya-Bulgurlu hattının finansmanı için piyasaya sürülen, 54 milyon franklık tahvillerin yıllık ödemeleri Osmanlı hükümetinin tahsis ettiği Konya, Halep ve Urfa illerinin vergi gelirlerinden sağlanıyordu. Yani Demiryolu Şirketi ya da asıl hissedar Deutsche Bank'ın kasasından tek kuruş çıkmıyordu. Şirketin işlevi, Bağdat Demiryolu tahvillerinin piyasaya sürülmesiyle sınırlıydı. Üstüne üstlük şirket, bu piyasaya sürme işlemi, demiryolunun yapımı, işletilmesi gibi her aşamada ayrı ayrı kâr yapmaktaydı. Gösterilen karşılıklar da şirketin kârının garantisi oluyordu.

Her üç milletvekili de demiryolunun kilometre başına 269 bin franka yaptırılmasını çok pahalı bulmaktaydı. İsmail Hakkı Bey, "...dünyanın hiçbir yerinde en çetin, en sa'bü'l-mürur [geçiş zorluğu] olan hatlar için bile bu kadar mesarif gösterilmez" demişti.[6]



Derince'de tahıl ambarı (1900).

Cavit Bey de benzeri koşullarda Hindistan'da yapılan demiryollarına kilometre başına 130 bin frank ödendiğini, aradaki farkın çok fazla olduğunu ileri sürmekteydi.[7] Bu milletvekillerine göre, en iyimser hesaplamaya göre Osmanlı hazinesinden 40 bin franklık bir fark boşuna çıkmaktaydı. Zohrab Efendi ve Hakkı Bey de dünyanın hiçbir yerinde bu kadar yüksek fiyatla demiryolu yapılmadığını belirtmişlerdi. Aynı mebuslar kilometre garantilerinin en fazla ödendiği yerlerde sekiz bin, dokuz bin akçe tutmasına rağmen, Bağdat hattında 15.500 akçeyi bulmasını eleştirmişlerdi.[8] Gerçekten de Bağdat Demiryolu'na kilometre başına ödenen teminatlar emsallerine göre bir hayli fazlaydı.

İsmail Hakkı Bey'in eleştirdiği bir diğer madde; Bağdat Demiryolu gayrisafi işletme gelirlerinin hükümetçe temin edilmiş 4500 franktan 10.000 franka kadar olan kısmının Osmanlı hükümetine kalacağı, gelirin 10.000 frankı aşması halinde ise, şirket ile hükümet arasında paylaşılacağıyla ilgili olanıdır. Hakkı Bey'e göre işletme geliri 4500 frank olarak Osmanlı hükümetince garanti edildiğinden, bunun üstünde kalan miktar tümüyle hükümete bırakılmalıdır.[9]

İsmail Hakkı Bey, demiryolu sözleşmesiyle verilen bazı ayrıcalık ve bağışıklıkların Osmanlı Devleti'nin çıkarlarına aykırı olduğunu savunmuştu. Hakkı Bey'e göre, şirkete tanınmış olan hatların her iki yanından yirmişer kilometrelik bir alan dahilinde maden çıkarma yetkisi, gerçekte İsviçre'den daha büyük bir bölge için verilmiş bir madencilik tekeliydi. Hakkı Bey bu iddiasını, aşağıdaki sözleriyle gerekçelendirmektedir: "... Kerkük taraflarında öyle petrol madenleri vardır ki, Bakû madenlerine, Amerika'daki madenlere muadildir... çünkü akıyor, nehir gibi akıyor... Bağdat civarında öyle cari neft ve petroller var... Bu madenleri farz edelim, Kumpanya müsavat dairesinde, şeriat-i kanuniye dahilinde işletsin. Fakat şimendüfer kendi elinde. İstediği kadar ehven ücretlerde sevk eder... Maden malzemesi için gümrük resmi vermez. Şimdi kim var ki bu daire dahilinde gelsin de orada maden işletebilsin, rekabet nasıl mümkün olur."[10]

İsmail Hakkı Bey'in şiddetle karşı çıktığı bir diğer sözleşme maddesi gümrük bağışıklığı ile ilgiliydi. Ayrıca, şirkete hat boyunca tuğla ve kiremit fabrikaları kurma yetkisi tanınması da son derece sakıncalı görül-

mekteydi. Hakkı Bey, kurulacak olan fabrikaların, her türlü makine, araç gereçleri ve kullanacakları kömürü gümrük muafiyetlerinden yararlanarak getireceklerini, bu şekilde oluşacak olan haksız rekabet koşulları sonucunda 2800 km'lik hat boyunca tüm fabrikaların şirketin eline geçeceğini belirtmişti. Hakkı Bey, şirkete tanınan tarihi eserleri yurtdışına çıkarma hakkına da karşı çıkmıştır. Tarihi eserlerin maddi ve manevi değerlerini vurgulayan Hakkı Bey, tükenmez bir hazine olarak nitelendirdiği Babil harabelerinin milyonlar değerinde olduğunu savunmuştur.[11] Nitekim daha sonra İttihatçılar, II. Abdülhamit'in II. Wilhelm'e tanıdığı, Almanların arkeolojik eserleri Almanya'ya götürme hakkını kaldırmışlardır.[12]

Bağdat Mebusu İsmail Hakkı bu eleştirilerinin ışığında, Bağdat Demiryolu sözleşmesinin ilgili maddelerinin kesinlikle değiştirilmesi gerektiğini savunuyordu. Hakkı Bey'e göre imtiyaz sahibi şirket, zaten gereğinden fazla ek ayrıcalık ve bağışıklık elde etmiş bulunduğundan demiryolunu daha ucuza inşa etmeliydi. Hiç değilse bu nedenle kilometre başına belirlenen teminattan indirim yapılmalıydı. Ayrıca kilometre başına 10.000 franktan sonra elde edilen gelirin bölüşülmesiyle ilgili madde değiştirilmeli, artan gelir tümüyle hükümete bırakılmalıydı. Bunların dışında demiryolu Akdeniz'den uzak, fakir, dağlık bölgelerden değil, İskenderun'dan zengin ovalardan geçirilmeli, sözleşmede değişiklik yapılmadığı takdirde hatların yapımına Halep'te son verilmeli, Basra'ya ulaşım nehir yoluyla yapılmalıydı.

Hakkı Bey'in projeye tümüyle son verilmesi fikrini savunmaması devletin "Şerefini, haysiyetini muhafaza için imzasına riayet etmesi gerektiği" nedeniyleydi. Aynı nedenle Cavit Bey, Zohrab Efendi gibi birçok milletvekili sözleşmenin feshedilmemesi, ancak sakıncalı maddelerin değiştirilmesi fikrini savunmuşlardı.[13]

Mebusan Meclisi'nde yapılan bu ciddi eleştirilerin yanı sıra, Bağdat Demiryolu'nun en radikal muhalifinin Erzurum milletvekili Karekin Pastırmacıyan olduğu belirtilmelidir. Pastırmacıyan'ın Meşrutiyet yönetimini de bu konuda Abdülhamit dönemi politikalarını izlemekle ağır bir biçimde eleştirdiği tezlerini ilgili bölüme bırakarak, şimdi sadece Abdülhamit dönemi ile ilgili eleştirilerine bir göz atalım. Pastırmacıyan, Abdülhamit'in, imparatorluğu içine düşürdüğü olumsuz koşullar sonucu yabancı güçlere sürekli olarak ödün vermek zorunda kaldığını iddia ediyordu. "Ecnebi diplomasisi" sultanın bu zaafından yararlanarak imparatorluk ve içinde yaşayan milletler için yıkıcı sonuçlar doğuracak imtiyazlar koparıyordu. Mebusa göre "o vaktin hükümetinin ahlaksızlığından en ziyade istifa edenin Almanya olduğuna şüphe yoktu... Almanya tarafından vuku bulan 'sakin istila' (*penetration pacifique*) ve harici politikasının temeli olan Bağdat şimendüferi büyük teşebbüsünün esasları Abdülhamit hükümdarlığının sayesinde" gerçekleştirilmişti. Üstelik Almanya bu süreçte Rusya'nın baskısı üzerine bu devlet ile bir sorun yaşamamak için hattın başlangıçta Sivas-Harput-Diyarbakır-Musul-Bağdat şeklinde planlanan güzergâhını değiştirerek hattı Eskişehir-Konya üzerinden geçirmeye karar vermişti. Oysa "payitahtı İran Körfezi'ne rabtetmek için en tabi ve en doğru ve en az masrafı mucip güzergâh" birincisi idi. Konya-Bağdat ilkine göre daha uzun, daha pahalı ve Doğu sınırlarının korunmasına hiç katkısı olmayan bir güzergâh niteliği taşımaktaydı.[14] Abdülhamit Bağdat Demiryolu imtiyazını Almanlara verdiği gibi Karadeniz bölgesinde inşa edilecek demiryolu imtiyazlarını da Rusya'ya vererek, "Açıktan açığa memleketimizi iki müteferrik nüfuz

mıntıkasına taksim etmiş idi". Yani Almanların "sakin istila" programına boyun eğdiği gibi yüzyıllardan beri güneye doğru yayılma fırsatını kollayan Ruslara karşı memleketi savunmasız bırakmıştı. Bu elem verici duruma Sultan Hamit'in yolsuzluklara dayanan "ahlaksız rejimi" ve yönetim kadrosu neden olmuş, "mülkün harabeleri üzerinde kârlı muamelat-ı maliye icra edenler bu halden maharetle istifade etmişlerdi".[15]

1 Cemiyet taraftarı basın, tasarıya karşı girişilen muhalefet kampanyasını, Alman kışkırtması olarak nitelendiriyordu. Bkz. Feroz Ahmad, *The Young Turks, The Committee of Union and Progress in Turkish Politics, 1908-1914*, Oxford, 1969, s. 56, 57.

2 Gündüz Ökçün, "Osmanlı Meclis-i Meb'usanında Bağdat Demiryolu İmtiyazı Üzerine Yapılan Tartışmalar", *A.Ü.S.B.F. Dergisi*, XXV, 2, (Haz. 1970), s. 22, 23.

3 *Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi*, Otuzbeşinci İnikat, Cilt 2, Ankara 1982, s. 73.

4 *Zabıt Ceridesi*, s. 76

5 Ökçün, s. 36.

6 *Zabıt Ceridesi*, s. 62.

7 *Zabıt Ceridesi*, s. 75.

8 İsmail Hakkı Bey'in bu konudaki eleştirisi için bkz. *Zabıt Ceridesi*, s. 61. Ayrıca bkz. Hamilton, s. 162.

9 Ökçün, s. 40, 41.

10 *Zabıt Ceridesi*, s. 63.

11 Ökçün, s. 46, 47.

12 İlhan Tekeli, "İttihat ve Terakki Döneminde Dış Dünya ve Uygulanan Dış Politika", *Toplum ve Bilim*, No. 28, (Kış 1985), s. 124.

13 Ökçün, s. 51-56.

14 K. Pastırmacıyan, *Anadolu-i Şarki Şimendüfer Meselesi*, Dersaadet, 1328, s. 2.

15 Pastırmacıyan, s. 3.

34

TOPLUMSAL ÇATIŞMA ALANI OLARAK BAĞDAT DEMİRYOLU

Namuslu olacak kadar sahib-i izan olmayanların sulûk edecekleri tarik [gidecekleri yol] hile ve mefsedettir [fesatçılıktır].

Gavriel Arhangelos
(Anadolu Demiryolu'nun görevden alınmış sağlık hizmetleri şefi)

Meclis-i Mebusan'da Bağdat Demiryolu'na karşı sergilenen muhalefet, Alman sermayesinin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki başlıca temsilcisi konumunda bulunan Deutsche Bank için sıkıntılı bir dönemin başladığını göstermekteydi. Çeşitli toplum kesimlerinin tepkilerinin yanı sıra, demiryolu işçilerinin örgütlenerek 14 Eylül 1908 tarihinde greve gitmeleri, şirket için bu tür sıkıntılara tuz biber eken bir diğer gelişmeydi. Osmanlı İmparatorluğu'nda yeni oluşmakta olan işçi sınıfı, olağanüstü kötü koşullarda çalışmakta idi. İkinci Meşrutiyet'in getirdiği görece özgürlük ortamı işçilerin örgütlenerek iş ve yaşam koşullarını düzeltebilmek amacıyla mücadele etmelerinin yolunu açtı. Böylece Meşrutiyet yönetimi o zamana kadar pek bilinmeyen sınıf mücadelesi, sosyalizm gibi yeni tip sorunlarla da karşı karşıya kalmıştı.[1] Dahiliye Nezareti'ne çekilen bir telgrafta "Bulgaristan'da sosyalistlik fikrini neşr ile şimendüfer memurlarıyla amelesini terk-i eşgale [greve] teşvik eden" şahıslara dikkat çekiliyordu.[2]

Bu grev dalgası sürecinde hükümetin grevci işçilere karşı Meşrutiyet'ten beklenen hoşgörüyü göstermediğini ileri sürebiliriz. Nitekim yeni koşullar Osmanlı yönetimini grev yapmayı güçleştiren ve hatta kimi sektörlerde yasaklayan bir grev yasası çıkarmaya yönlendirmişti. Daha 1908 yılının Aralık ayında başlatılan bir uygulamayla, greve başlamadan üç gün önce işçiler greve gidiş nedenlerini Babıâli'ye bildirerek izin almak zorunda bırakılmışlardı.[3] 8 Ağustos 1909 tarihinde meclisten geçerek tezkiresi padişaha sunulan yasa layihasının 6. maddesiyle greve izin verilen koşullarda bile "serbesti-i imale mugayir her bir fiil" ve "nümayiş icrası" kesin bir biçimde yasaklanmıştı. Aynı layihanın 8. maddesi ise kamu hizmeti ifa eden kurumlarda grevi kesin bir biçimde yasakladığı gibi yine aynı madde çerçevesinde bu gibi teşebbüste bulunanlara çeşitli para ve hapis cezaları verilmesini kararlaştırmıştı. "Emval ve emlaka zarar vukuunda" da zarar verenler aynı şekilde cezalandırılacaktı. On birinci madde ise bu yasanın yayınından evvel kamusal hizmet üreten sektörlerde kurulmuş olan tüm sendikaların feshedileceğini belirliyordu.[4] Üstelik 13 maddelik bu kanun teklifinin geçerliliği

"evvel emirde Meclis-i Mebusan'ın tasdikine" bağlı ise de, kamu görevi yapan şirketler "müstahdemînin terk-i eşgal" etmesinden dolayı "hidemat-ı umumiyenin" göreceği zarar hem hükümet hem de halk için açık olduğundan, "şimdiden mevki-i tatbike" konulması 6 Ekim 1908 tarihinde teklif edilmiş ve gerekli irade-i seniyye iki gün sonra yayınlanmıştı.[5] Yönetimin tüm olumsuz ve engelleyici tutumuna rağmen, 1908 ile 1905 yılları kıyaslandığında Osmanlı işçisinin yevmiyesi %15 oranında artmıştı. Bu artış 1908 grev dalgasından kaynaklanmaktaydı.[6]

1908 grev sürecine dönersek; İstanbul ve İzmir Tramvay Şirketi, Aydın Demiryolu, Zonguldak Maden Şirketi, Şirket-i Hayriye, Tütün Rejisi gibi çeşitli sektörlerde çalışan işçiler, birbiri ardı sıra greve gitmekteydi.[7] Anlaşılacağı üzere işçilerin işin doğasından dolayı en kolay örgütlenme olanağına sahip oldukları demiryolu sektörü, grevler konusunda başı çekiyordu. Örneğin Kosova valisi 24 ağustos 1908 tarihinde Dahiliye Nezareti'ne çektiği telgrafta, demiryolu işçilerinin yevmiye artışı talebiyle greve gittikleri gibi, çalışmak isteyenleri de tehdit ettiklerini bildiriyordu.[8] Yine Ağustos sonunda Rumeli Demiryolu'nun Yedikule fabrikasında greve giden işçiler hükümetin gönderdiği nasihat heyetine grevden vazgeçmeyeceklerini, ancak çalışmak isteyenleri de engellemeyeceklerini belirtmişlerdi.[9] 28 Ağustos'ta Dahiliye Nezareti'ne "Yedikule Garhanesi'nde müstahdem olup tezyid-i ücret" maksadıyla "tatil-i eşgale teşebbüs eden amele hakkında zabıtaca tedabir-i lazıme icra olunarak tatil-i eşgale meydan verilmemesi" bildiriliyordu.[10] 6 Eylül 1908 tarihli bir diğer belge "Şark şimendüferinin Selanik kısmı ve Selanik-Manastır şimendüfer ve Selanik-Dersaadet iltisak [birleşme] hatları amelesiyle tramvay kumpanyası müstahdemînin ve tütün mağazaları amelesinin ve şekerci kalfalarının terk-i eşgal eylediklerini" bildiriyordu.[11]

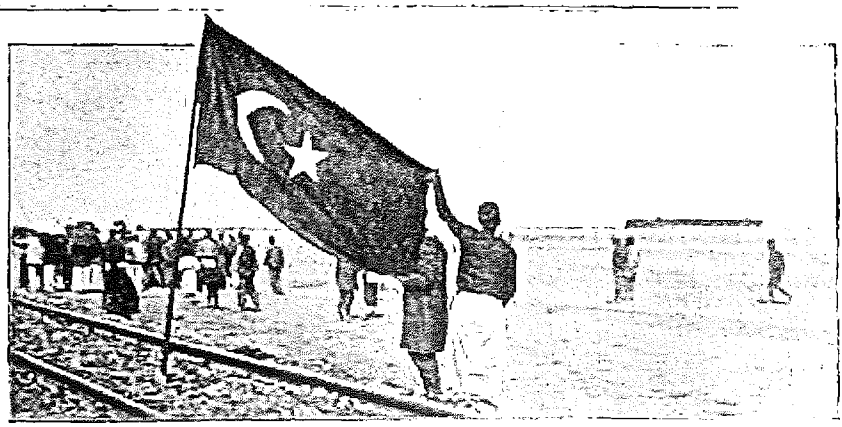
Beyrut Demiryolu işçilerinin greve başlamaları üzerine Dahiliye Nezareti'nden Beyrut'a gönderilen 28 Eylül tarihli telgrafta, "tatil-i eşgal edenlerin bundan böyle istihdam olunmayacaklarının kendilerine bildirilmesi" tebliğ edilmişti. Grevciler üzerlerine doğru gelen katarlara rağmen yerlerinden kımıldamamışlar, "katar geçmeyecek ya da üzerimizden geçecek" diyebilecek kadar kararlı davranmışlardı. Sonuçta Beyrut-Şam-Hama Demiryolu işçileri yaptıkları grev sonucu ücretlerini yüzde elli oranında artırabilmişlerdi.[12] Aydın hattında çalışan işçiler ise jandarma ile çatışmışlar ve bu çatışmada bir işçi hayatını kaybetmişti. Olayların büyümesi üzerine *Mecidiye* zırhlısı İzmir'e giderek karaya asker çıkarmıştı.[13]

Bu grevlerin en önemlilerinden biri, hiç kuşkusuz; hükümeti, İttihat Terakki Komitesi'ni, Anadolu ve Bağdat Demiryolu kumpanyalarını ve dolayısıyla Deutsche Bank'ı çok yakından ilgilendiren Anadolu-Bağdat Demiryolu grevi olmuştu. Anadolu ve Bağdat hattında çalışan işçilerin ücretleri düşük, çalışma saatleri uzundu. Sosyal hakları olmadığı gibi durumları her geçen gün daha kötüye gidiyordu. Şirketin 1899 yılında çalışma koşullarıyla ilgili olarak çıkardığı bir genelge bu konuda oldukça aydınlatıcıdır: "Teşrinisâni ibtidasından itibaren demirci, tesviyeci, marangoz, dülger, duvarcı, ocakçı vesair amele ve muavinlerine verilecek yevmiye saat hesabıyla olacaktır. Öğle yemeği ile diğer istirahat zamanlarının ücreti verilmeyecektir (...) Hiç şüphe yok ki ameliyat, yağmur, don, kar sebebiyle tatil olunursa, bu tatil zamanlarının bedeli tesviye edilmeyecektir."[14]

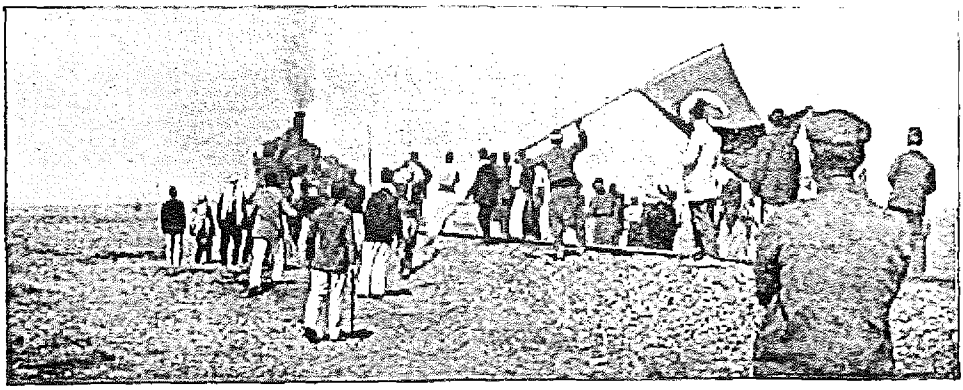
Yukarıdaki satırların yazarı Gavriel Arhangelos "Bu tahrirat ile verilen emirlerin ne kadar insafsız ve ne kadar zalima-

Prix du Numéro : Un Franc. SAMEDI 17 OCTOBRE 1908

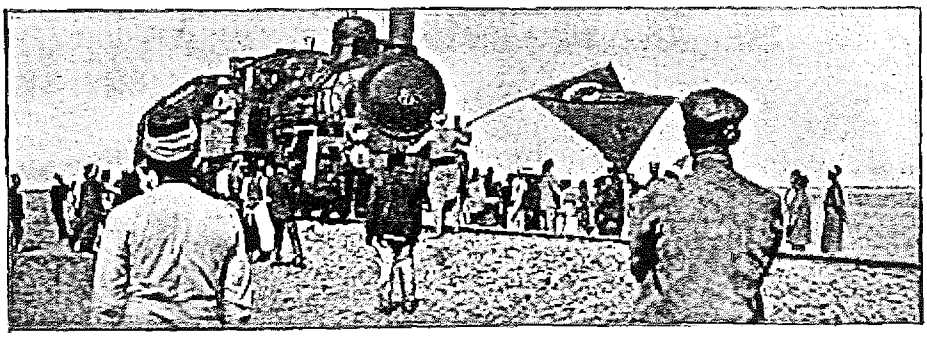
L'ILLUSTRATION



A l'approche d'un train venant d'Alep, les grévistes [illegible]



« Il ne passera pas... ou il passera sur nos corps! »



A peine allure le train s'avance ; les grévistes ne bougent pas ; le convoi s'arrête et l'on parlemente.

L'ORIENT S'EUROPÉANISE. — Les citoyens turcs inaugurent par des grèves l'ère de la liberté.

Voir l'article à la page 364

17 Ekim 1908 tarihli L'Illustration *dergisinin kapağında, Halep hattında çalışan demiryolu işçilerinin grevdeki kararlı tutumunu gösteren fotoğraflar.*

ne olduğu ortadadır" diyordu. Gerçekten de öğle yemeği ve benzeri gereksinimlere ayrılan zamanlar ücret dışı kaldığı gibi; işçinin tamamen iradesi dışında gelişen yağmur, kar gibi nedenlerle çalışma durursa, yevmiyeler derhal kesiliyordu. Arhangelos bu şekilde işçi ücretlerinden yüzde 25 oranında kısıntı yapıldığını bildirmektedir. Arhangelos örnek olarak o güne kadar 11 kuruş gündelik alan bir işçiyi göstermekte; bu işçinin 11 saat çalıştığını varsayarak saat ücretinin 11 kuruşa geldiğini, yeni düzenlemeyle artık 11 kuruş kazanamayacağını, çünkü öğle yemeği, namaz gibi zorunlu gereksinimlere zaman ayırmak zorunda kalacağını ve böylece "Bu zavallı amelenin artık yedi veya sekiz kuruştan fazla para alamayacağını" belirtmektedir.[15]

Gavriel Arhangelos, Yunanistan kökenli bir tıp doktoruydu. Birçok bölgede çalıştıktan sonra Anadolu hattında sağlık hizmetleri şefi olmuş ve Osmanlı uyruğuna geçmişti.[16] Ancak oldukça yufka yürekli olduğu anlaşılan Gavriel, işçilere karşı yumuşak davrandığı için görevden uzaklaştırılacaktı. Zira demiryolu işçileri hastalansalar da çalışmak zorundaydılar. Hastalara dinlenme izni veren doktorların bu tutumu işverenlerce hoş karşılanmıyordu.[17]

Şirketin bu olumsuz yaklaşımlarının yanı sıra, 1907 ve 1908 yıllarında hayat pahalılığının hızla artması, nominal ücretleri sabit kalan işçilerin durumlarını iyice güçleştirmişti. Bu yıllarda sert geçen kış ve kuraklık, üretimin düşmesine, gıda maddeleri fiyatlarının yükselmesine yol açmıştı. Demiryolu işçilerinin gerçek gelirleri sürekli düşmekteydi.

Anayasanın yürürlüğe girmesi demiryolu işçileri için bir umut ışığıydı. İşçiler özgürlük ortamından yararlanmak istemişler, sorunlarını çözebilmek için bir sendika kurmuşlardı. Arhangelos, Meşrutiyet idaresini Abdülhamit'in baskıcı yönetimine son verdiği ve hürriyet ilan ettiği için övüyor, "İşte bu mukaddes Meşrutiyet'in yetiştirdiği çiçeklerden biri de Memurîn ve Müstahdemîn Cemiyet-i Uhuvvetkârisi oldu" diyordu. Sendika, 17 Ağustos 1908 tarihinde "bilumum müstahdemîn" namına şirket yönetimine bir dilekçe verdi. Dilekçe oldukça masum sayılabilecek bir dille kaleme alınmıştı. Demiryolu çalışanları, "Karanlık bir sefalet yuvası olan yurtlarının saadethaneye dönüşmesini, tahammülü güç olan yaşamlarına bir parça refah saçılmasını", bu nedenle ücretlerinin artırılmasını istiyorlardı.[18]

Sendika yöneticileri amirlerine karşı saygısızlık yapılmasını ve her türlü kışkırtıcı davranışları yasakladı. Yine de o günkü Osmanlı toplumunda, sendikanın radikal bir kuruluş olarak tanımlanmaktan kurtulamadığı anlaşılmaktadır. Örneğin Vali Tevfik imzalı ve Dahiliye Nezareti'ne çekilen bir telgrafta "Sapanca ve Bilecik köprülerinin berhava edileceği Kumpanya Amele Komiseri tarafından ihbar olunduğundan" bahsediliyordu.[19] Oysa işçi yöneticileri ikinci toplantılarında da yumuşak tavırlarını sürdürmüş, açılış konuşmasında defalarca, grevci ve devrimci olmadıklarını vurgulamışlardı. Temsilciler, "Grevin düşmanlarının gizli isteği" olduğunu, dolgun bir ücret artışı için "saygılı" bir istekte bulunduklarını, şimdi şirketin kararının beklenmesi gerektiğini belirtmişlerdi. Buna rağmen şirketin genel müdürü Huguenin, hükümete, sendikanın devrimci ve anarşistlerden oluştuğunu bildirdi.[20] İşçilerin istekleri tümüyle geri çevrilmişti.

İsteklerinin reddedilmesi üzerine, sendika yöneticileri 27 Ağustos tarihinde toplanarak; sadrazama, İttihat ve Terakki Cemiyeti'ne, Alman Başkonsolosu Marschall'a, Deutsche Bank'ın Berlin'deki merkezine, şirket genel müdürü Huguenin'e bir telgraf çekmeye karar verdiler. Telgrafta, 19 yıldır devam eden despotça ve zalimane uygulamalara son veril-

mesi için Huguenin'e yaptıkları başvuruların sonuçsuz kaldığı belirtiliyor, bu nedenle genel müdürün işine son verilmesi talep ediliyordu. Sendikanın bu kez biraz daha sertleştiği anlaşılmaktadır. Ancak işçilerin telgraf metnine, "Osmanlı olsun olmasın bütün kapitalistlerin mülkünü kutsal saydıklarını" ilave ettiklerini belirtelim. Bu kez şirket yönetiminin, sendikayı biraz daha ciddiye aldığı anlaşılıyor. Zira Huguenin'in görevden alınması söz konusu edilmese de, ücret artış sorununa daha esnek yaklaşılıyordu. Deutsche Bank yöneticisi Helfferich de, Berlin'den, sorunları çözecekse, bir miktar ücret artışı yapabileceklerini bildiriyordu.[21]

Bu gelişmeler üzerine şirket ve sendika yöneticileri arasında görüşmelere başlandı. Demiryolu işçilerinin istekleri şöyle özetlenebilir: 1) Sendikalarının şirket tarafından işçi-işveren ilişkilerinde tek yetkili örgüt olarak tanınması, 2) Tüm demiryolu çalışanlarına yılda bir kez ikramiye ödenmesi, 3) İşçilerin kıdemlerine göre ücretlerinin artırılması, on yıllıklara yüzde 40, beş yıllıklara yüzde 30 oranında zam yapılması, 4) Tüm işçilere günde üç kuruş, kalifiye işçilere ise dört kuruş zam yapılması ve iş süreleri dışında çalıştırılmamaları, 5) Gece çalışan işçilere çift ücret ödenmesi, 6) Hastalık giderlerinin şirket tarafından karşılanması, hasta işçilerin işten çıkarılmamaları. Aylığından yüzde 1,5 kesilen her memur ve ailesinin parasız tedavi edilmeleri, 7) İş gününün kısaltılması, 8) Pazarın hafta tatili olarak kabul edilmesi, 9) Yılda dört hafta ücretli izin.[22] İşçiler bu tür taleplerinin yanı sıra demiryolu yönetiminin işçilerin birbirinden farklı gelenek ve göreneklerini ve kültürel gereksinimlerini dikkate almalarını istiyorlardı. Örneğin bahşiş verilmesinin yasaklanması kültürel ve ekonomik öneme sahip bir geleneğin kaale alınmaması anlamına gelebiliyordu.[23]

1908-1917 yılları arasında Anadolu Demiryolu Şirketi'nin genel müdürü olan Edouard Huguenin.

Şirket yöneticileri görüşmeler sürerken Berlin'den talimat bekliyorlardı. Sendikaya önemli ödünler verilmezse, ciddi bir grevin başlayacağını da Deutsche Bank yönetimine bildirmişlerdi. Deutsche Bank yönetimi işçilerin ücret artışı dışındaki taleplerinin reddedilmesine karar verdi. Eğer bu isteklerinden vazgeçilirse, bir defaya mahsus olmak üzere yüzde on ikramiye ve yüzde on ücret zammı verilmesi kabul edilebilirdi. Aksi takdirde grevin sonuçlarına katlanılacaktı. Nasıl olsa grev sonucu, gelirler kilometre garantisi miktarının altına düşerse, zararı Osmanlı hükümeti karşılayacaktı.[24]

Gerçekten de grev halinde Osmanlı hükümeti, şirkete taahhüt ettiği işletme garantisini ödemek zorunda kalacaktı. Bu nedenle İttihat ve Terakki Cemiyeti sorunun greve gidilmeden çözümlenebilmesi için yoğun çaba harcıyordu. Olumlu bir sonuca ulaşabilmek için Dahiliye ve Zaptiye nazırları, Deutsche Bank temsilcileriyle iletişim içindeydiler. Ancak hükümet temsilcilerinin işçi isteklerinin kabul edilmesi için şirket yöneticilerine baskı yapamadıkları, tam tersine işçilere yönelik polisiye tedbirlerle zora başvurdukları anlaşılmaktadır.

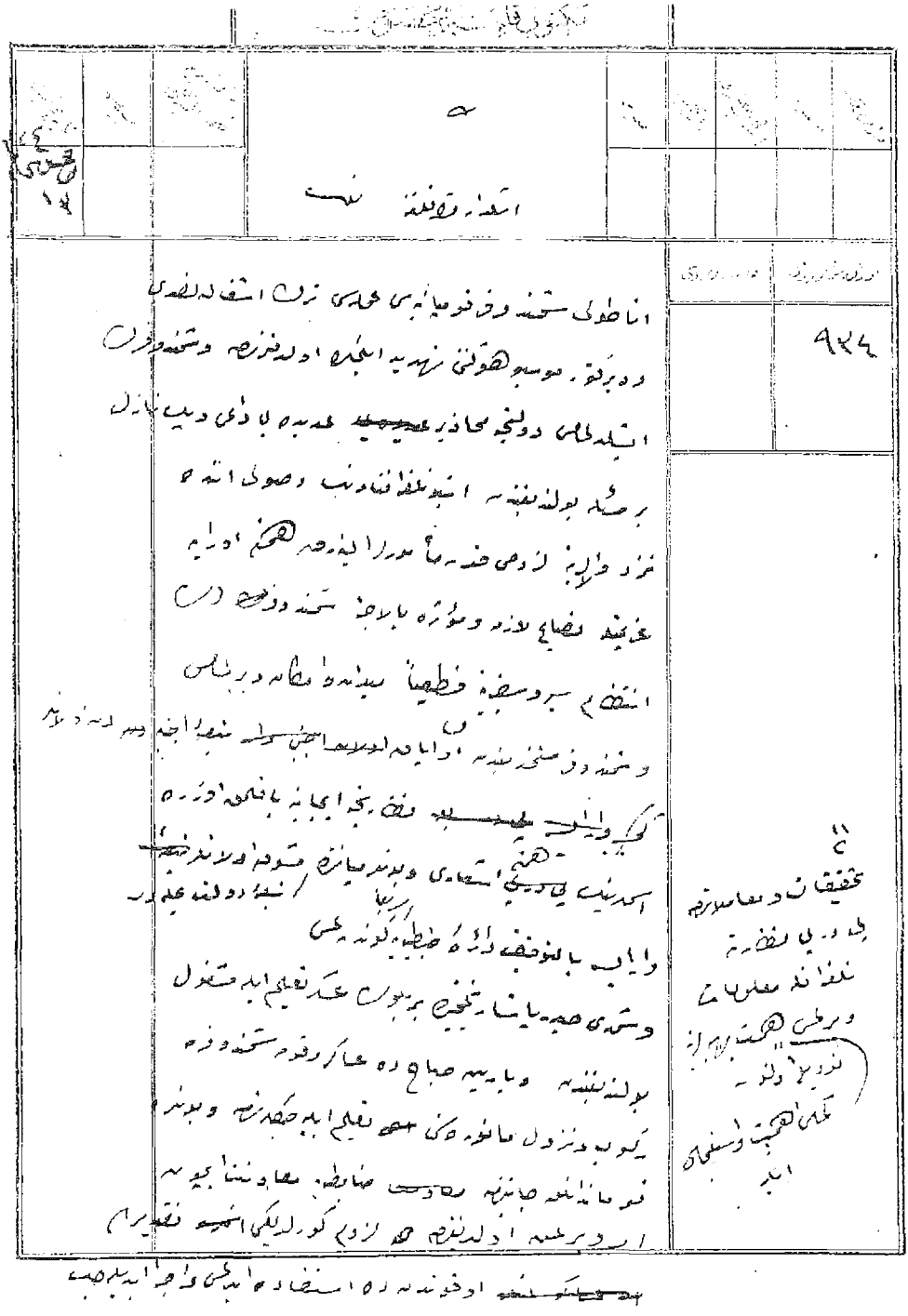
Örneğin Zaptiye tiye Nezareti'nden Üsküdar Mutasarrıflığı'na çekilen bir telgrafta işçilerin grev konusunda kararlı oldukları ve şirket müdürü Huguenin'i tehdit ettikleri belirtilmekteydi. Zaptiye Nezareti, grevin devlete getireceği maddi ve manevi zararlar nedeniyle bu tip eylemlere önayak olanların tutuklanmaları ve ulaşımın kesintiye uğratılmaması için gereken tedbirlerin alınması gereği üzerinde özenle durmaktaydı.[25] Tam grevin başladığı günün öncesinde Üsküdar Polis Müdüriyeti'ne çekilen bir başka telgrafta ise, Huguenin'in şirket adına yeterince zam yapmayı kabul ettiği vurgulanıyor, buna rağmen işçilerin şükran duyacaklarına "Hazine-i celileye ızrardan başka bir semere vermeyecek" girişimlerde bulunacakları istihbaratının alındığından söz ediliyordu. Aynı telgrafta, Şirket'in "Hukuk-ı imtiyaziyesinin ihlal edilmesine müsaade edilmemesi" için "Şafakla beraber mikdar-ı kafi polis memurları" refakatinde tüm hat boyunca gereken önlemlerin alınması ve gelişmelerin anbean Nezaret'e bildirilmesi emrediliyordu.[26]

Bu arada sendika temsilcisi Adil Bey Nafıa Nezareti'ne çağrılarak grev konusunda kendisine gözdağı verilmişti. *İkdam* gazetesinin 1 Eylül tarihli haberinden anlaşıldığına göre, bu gözdağı olmasaydı, işçiler 31 Ağustos akşamı saat altıya kadar bekleyecekler ve eğer istekleri hâlâ kabul edilmemiş ise ertesi gün greve gideceklerdi.

Tüm çabalar işçilerin 14 Eylül günü greve gitmelerini engelleyemedi. Arhangelos, "Kendilerine reva görülen muamele; memur, müstahdem ve diğerlerinin sabrını taşırdı, 14 Eylül 1908 tarihinde ittifak-ı tam ile tekmil hat boyunca tatil-i eşgal edildi" diye yazıyordu.[27] *İkdam* gazetesi ise grev haberini, işçilerin "ellerinde bayraklar ve önlerinde bir bando mızıka olduğu halde" Haydarpaşa ve Kadıköy'de yaptıkları gösteriyi öne çıkararak veriyordu. Gazeteye göre bu "gezinti fevkalade bir intizam dahilinde vuku bulmuş ve umum ahali şimendifer müstahdemînin bu asayişperverliğini tahsin eylemişti".[28] Grev İstanbul-Bulgurlu arasındaki tüm hatlarda etkili olmuş, her bölgede oluşturulan grev komiteleri, yönlendirici işlevlerini yerine getirmişlerdi.[29]

Grev 15 Eylül günü devam ederken, şirket maaşlı personele ortalama yüzde 20 zam ve bir buçuk maaş ikramiye vermeyi kabul etti. Bu yeni önerinin grev komitesinin bölünmesine yol açtığı anlaşılmaktadır. Bir grup işçi bütün taleplerinin yerine getirilmesi için sonuna kadar mücadeleden yanayken, bir diğer grup ücret artışıyla yetinerek işbaşı yapmak istemiştir.[30] Muhtemelen maaşlı memurlar grevi sona erdirmek isterken, gündelik alan işçiler greve devam etmekten yanaydılar. Demiryolu çalışanları arasında etnik açıdan bir işbölümü oluşmuştu ve çok büyük ücret farklılıkları mevcuttu. Üst düzey görevler genellikle Avrupalılara veriliyor, orta kademede Osmanlı Rum ve Ermenileri, kalifikasyon gerektirmeyen işlerde Müslüman Türk işçiler çalışıyordu. Aynı işi yapan işçilere bile eşit ücret verilmiyor, inanılmaz gerekçelerle yabancılara iki misli hatta bazı durumlarda daha fazla ücret verilebiliyordu. *Tanin* gazetesi işçilerin bu durumdan şikâyet etmeleri üzerine demiryolu yöneticilerinin "siz biftek yemeye, şampanya içmeye alışmamışsınız; ihtiyacatınız azdır, ekmek peynir ile geçinebilirsiniz" gibi gerekçeler ileri sürdüklerini yazmaktadır.[31]

Bu nedenlerle Türk işçiler sendika yönetiminin teslimiyetçi politika izlediğini düşünüyorlar, grevi sürdürmekten yana bir tavır sergiliyorlardı. Osmanlı ve Avrupalı Hıristiyanlardan oluşan sendika yöneticileri ise denetimi kaybedeceklerinden korkarak grevi sona erdirmek istemişlerdi. Bu tavırda İttihat ve Terakki'nin yabancı işçileri



Zaptiye Nezareti'nden Üsküdar Mutasarrıflığı'na çekilen bir telgrafta işçilerin grev konusunda kararlı oldukları ve şirket müdürü Huguenin'i tehdit ettikleri belirtilmekteydi. Zaptiye Nezareti, grevin devlete getireceği maddi ve manevi zararlar nedeniyle bu tip eylemlere önayak olanların tutuklanmaları ve ulaşımın kesintiye uğratılmamaları için gereken tedbirlerin alınması gereği üzerinde özenle durmaktaydı. B.O.A., *ZB.* 621/59.

memleketlerine geri yollama tehdidinin de etkili olduğu anlaşılmaktadır.[32] Başta sendika yöneticileri olmak üzere bir kısım işçinin işbaşı yapmak istemesinde hükümetin polisiye baskısı da önemli rol oynamıştır. Zaptiye Nazırı Sami Paşa grev sonucu Osmanlı maliyesinin güç duruma düştüğünü, bu nedenle grevcilerin işbaşı yapmaları gerektiğini, aksi takdirde zor kullanıp grevcileri tutuklatacağını söylemişti. Nitekim Harbiye Nezareti Haydarpaşa'ya asker göndermiş, işçiler tüm istasyonlardaki telgrafhane ve diğer binalardan çıkartılmıştı.[33]

Grevciler arasındaki görüş ayrılığı ve hükümetin müdahalesi, bir anda şirketi pazarlıkta güçlü konuma getirmişti. Sendika yöneticilerini toplantıya çağıran şirket beş ila on ve on ila on beş yıllık çalışanlar için istenen ayda 200 ve 250 kuruş artışa karşılık, 150-200 kuruş zam teklif etti. Zaptiye nazırının baskısıyla bu miktarda biraz daha artış sağlandıysa da, sendika bütün diğer isteklerinden vazgeçmek zorunda kaldı. Sadaret'e 5 Ekim günü gönderilen metinde "Anadolu Demiryolu Şirketi müstahdemi tarafından tatil-i eşgal edilmesi üzerine hükümetce icra kılınan vesaye (tavsiyeler) ve tedabire binaen Mösyö Huguenin ile müstahdemîn-i merkume" arasında kendi rızalarıyla anlaşmaya varıldığı belirtiliyordu.[34] Böylece grev sona erdirildi. 28 Ekim'de Dahiliye Nezareti'ne "Şark Demiryolu ve Anadolu şimendüferi memurîn ve müstahdemînin tatil-i eşgal için yine bazı tarafdan teşvik edilmekte oldukları" şüphesi gündeme getiriliyorduysa da, yeni bir girişim gerçekleşmemişti.[35]

Grevin Anadolu Demiryolu Şirketi gelirlerini ne ölçüde etkilediğini tahmin etmek güçtür. Şirketin 1908 yılı raporunda personel ücretlerine yapılan zam nedeniyle işletme giderlerinin arttığı, bu durumun 1908 gelirlerinin düşük oluşunda etkili olduğu belirtiliyordu. 1909 yılı başlarında Deutsche Bank Genel Müdürü Gwinner, maaş ve masrafların artması nedeniyle, Anadolu Demiryolu'nun kâr/zarar hesaplarının tehlikede olduğunu bildiriyordu.[36]

Osmanlı basını genel olarak devletin uğrayacağı maddi ve manevi zararlar nedeniyle bir an evvel grevin sona erdirilmesinden yana tavır koyduysa da, hiç değilse işçilerin kimi sıkıntılarını haklı bulmuştu. *Tanin*'in 2 Eylül tarihli nüshasındaki haberde yer alan aşağıdaki ifadenin genel olarak basının ortalama tavrını temsil ettiği söylenebilir. "Memurînin metalibi [talepleri] içinde haklı olanlar elbette nazar-ı dikkate alınacaktır. Hasılı kumpanyadan dirayet ve fedakârlık, memurin ve müstahdeminden de hamiyyet ve uysallık bekleriz."[37] Aynı gün *İkdam* gazetesi de şirketi, "terk-i eşgale mahal vermeyecek tedabire müracaat edecek yerde işi sürüncemeye" bırakmakla suçlamaktadır. *İkdam* yazarına göre, kumpanya işçilerin taleplerinin "meşru olduğunu kabul etseydi, bugün duçar olduğu şu müşkilat-ı azimeye maruz kalmayacaktı".[38]

Anadolu ve Bağdat Demiryolları grevi ucuz atlatılmış olsa da, hükümet ve İttihat ve Terakki için özgürlüklerin kullanımı konusunda bir uyarı niteliği taşımıştı. Dahiliye nazırı sosyalizm tehlikesi üzerinde durmaya başlamış, İstanbul Osmanlı Ticaret Odası'nın bir makalesinde işçilerin örgütlenmesi ve grev yapılmasına izin verilmesi bir bebeğin eline iki yüzü keskin bir kılıç verilmesine benzetilmişti. Yabancı sermaye sözcüleri de Osmanlı yöneticilerini bu doğrultuda motive ediyorlardı. Huguenin'in yanı sıra Fransız Ticaret Odası temsilcileri de, hükümeti grevler konusunda gerekli önlemleri almazsa, ülkede devrim tehlikesinin baş göstereceği doğrultusunda uyarıyorlardı. Bu siyasi ortam içinde Osmanlı yönetimi 25 Eylül'de grevleri yasakladı ve

sendikaları feshetti.[39] Özgürlüklerin düzen ve otorite adına bastırılması, sermaye birikiminin işçi sınıfının örgütlenmesinin engellenmesi yoluyla gerçekleştirilmesi süreci başlamıştı.

1 Bu söylediklerimiz daha önce işçilerin hiçbir grev teşebbüsünde bulunmadıkları anlamına gelmemelidir. Örneğin daha 22 Haziran 1880 tarihinde "4 numaralı hafiye tarafından verilen jurnal suretinde, Haydarpaşa demiryolunda müstahdem amelenin ücretlerini alamamış olmalarından nafi mevkifde [istasyonda] ictima ile bazı harekatı küstahaneye kıyam etmeleri üzerine Selimiye kumandanının askerle bizzat mahal-i ictimaa gelerek amale-i merkumeyi dağıttığı" bildiriliyordu. *B.O.A.*, Y. PRK. AZJ, 3/77. Bir diğer örnek 1 Aralık 1904 tarihli bir belgede, "Reji amelesinin tatil-i eşgal eylemesinde idarenin dahli olmayıp keyfiyet birkaç kişinin teşvikinden münbais bulunduğu cihetle" bunların hadlerinin bildirileceği belirtiliyordu. *B.O.A.*,İ. Hus., 123/1322 N/69.

2 Dahiliye Nezaret-i Bahriyesi'ne, *B.O.A.*, BEO, 253869. Benzeri bir belge, *B.O.A.*, BEO, 253885. Daha 1903 yılında Rumeli Demiryollarında kendilerinden şüphe edilen kimi Bulgar görevlilerin yerine "İslamlardan ve anasır-ı muhtelifeden hükümetce şayan-ı emniyet" kimselerin atanması kararlaştırılmıştı. *B.O.A.*, BEO, 164012.

3 *B.O.A.*, ZB, 329/66.

4 Tatil-i Eşgal Hakkında Kanun Layihası, *B.O.A.*, İ. KAN (İrade Kanun ve Nizamat), 1327- B-22, Vesika No. 8.

5 *B.O.A.*, İ. KAN, 1326-N-12, Vesika No. 1. 1909 tarihli grev yasası için bkz. Zafer Toprak, "1909 Tatil-i Eşgal Kanunu Üzerine", *Toplum ve Bilim*, sayı 13, (Bahar, 1981), s. 143.

6 Yavuz Selim Karakışla, "Osmanlı Sanayi İşçi Sınıfının Doğuşu 1839-1923", *Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiyesine İşçiler*, ed. D. Quataert ve E. Zürcher, İstanbul, 1998, s. 32.

7 Mete Tunçay, *Türkiye'de Sol Akımlar (1908-1925)*, 3. Basım, Ankara, 1978, s. 33, 34. Zonguldak maden işçileri grevi için bkz. *B.O.A.*, ZB, 312/16.

8 Kosova Valisi Mahmut Şevket'den Dahiliye Nezaret-i Celilesi'ne, *B.O.A.*, DH. MKT, 1215/45.

9 Dahiliye Nezaret-i Celilesi'ne, *B.O.A.*, ZB, 325/125.

10 Dahiliye Nezaret-i Celilesi'ne, *B.O.A.*, ZB, 326/117.

11 Ticaret ve Nafıa Nezaret-i Aliyyesi'ne, *B.O.A.*, DH. MKT, 1291/69.

12 "Bir Demiryolu Grevi", *Tarih ve Toplum*, Sayı 5, (Mayıs 1984), s. 32.

13 Bülent Varlık, *19. Yüzyılda Emperyalizmin Batı Anadolu'da Yayılması*, Ankara, 1976, s. 75. Meşrutiyet'le gelen grev dalgası üzerine bkz. Hakkı Onur, "1908 İşçi Hareketleri ve Jön Türkler", *Yurt ve Dünya*, sayı 2, (Mart, 1977), s. 277-295.

14 Gavriel Arhangelos, *Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi İdaresinin İçyüzü*, İstanbul, 1327, s. 165.

15 *Age*, s. 166.

16 Donald Quataert, *Social Disintegration and Popular Resistance in the Ottoman Empire, 1881-1908: Reactions to European Economic Penetration*, New York ve Londra, 1983, s. 76.

17 Şehmus Güzel, "Anadolu-Bağdat Demiryolu Grevi", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt III, (1985), s. 828.

18 Arhangelos, s. 236, 237, 239.

19 *B.O.A.*, DH. MKT, 1215/45.

20 Quataert, s. 82, 83.

21 Quataert, s. 84, 85.

22 Oya Sencer, *Türkiye'de İşçi Sınıfı*, İstanbul, 1969, s. 180. Sendikanın taleplerinin tamamı için bkz. Zafer Toprak, "İlan-ı Hürriyet ve Anadolu Osmanlı Demiryolu Memurin ve Müstahdemini Cemiyet-i Uhuvvetkaranesi", *Tarih ve Toplum*, sayı 57, Eylül, 1988, s. 48, 49. Taleplerin bir özeti için bkz. "Anadolu Şimendifer Müstahdeminin Terk-i Eşgali", *İkdam*, 15 Eylül 1324, s. 2.

23 Jonathan S. McMurray, *Distant Ties, Germany, the Ottoman Empire, and the Construction of the Bagdad Railway*, Londra, 2001, s. 75.

24 Quataert, s. 87.

25 Üsküdar Mutasarrıflığı'na, *B.O.A.*, ZB, 621/59.

26 Üsküdar Polis Müdiriyet-i Behiyyesi'ne, *B.O.A.*, ZB, 622/9. Creve "mahal verilmemesi" amacıyla, ne gerekiyorsa yapılması için "Ticaret ve Nafıa Nezaret-i Behiyyesi'ne" yazılmış bir talimat için bkz. *B.O.A.*, BEO, 254550.

27 Arhangelos, s. 237.

28 "Anadolu Şimendifer Müstahdeminin Terk-i Eşgali", *İkdam*, 15 Eylül 1324, s. 2.

29 Güzel, s. 830.

30 "Anadolu Şimendiferleri ve Terk-i Eşgal", *İkdam*, 17 Eylül 1908, s. 2.

31 "Anadolu Şimendiferi", *Tanin*, 2 Eylül 1324, s. 3. Bu ve yabancı işçilerin daha verimli oldukları, bu nedenle daha iyi beslenmeleri gibi diğer gerekçeler için bkz. Toprak, "İlan-ı Hürriyet ve...", s. 47, 48.

32 Toprak, "İlan-ı Hürriyet ve...", s. 45; Quataert, s. 88-91.

33 Güzel, s. 830. Toprak, "İlan-ı Hürriyet...", s. 50. *B.O.A.*, ZB (Zaptiye), 622/8 ve 622/9.

34 Huzursami-i Hazret-i Sedaretpenahi'ye, *B.O.A.*, BEO, 164012.

35 *B.O.A.*, ZB, 327/69.

36 Quataert, s. 91, 92.

37 "Anadolu Şimendiferi", *Tanin*, 2 Eylül 1324, s. 3. Benzeri iki yaklaşım için bkz. "Anadolu Demiryolu Terk-i Eşgali", *İkdam*, 1 Eylül 1908. "Anadolu Demiryolu", *Sabah*, 5 Eylül 1908.

38 *İkdam*, 2 Eylül 1908.

39 Quataert, s. 92, 93. Toprak, "İlan-ı Hürriyet...", s. 48.

35

DOĞU SORUNU/SON PERDE: ALMANLAR YENİDEN BAŞROLDE

İngilizler bir ülkenin anayasayla ya da otoriter bir rejimle yönetilmesiyle ilgilenmezdi, onların Abdülhamit'le savaşı da onun bir despot olması nedeniyle değil, İngiltere'ye kuşkuyla ve düşmanca yaklaşmasındandı.

Marschall von Bieberstein

Kısaca toparlamak gerekirse, Meşrutiyet'in ilanından sonra Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman politikacı ve yatırımcılar açısından zor bir dönem başlamıştı. İttihatçılar Alman nüfuzunun yayılışına ellerinden geldiğince dur demek amacındaydılar. Kamuoyu ve Mebusan Meclisi'nde Alman aleyhtarı bir hava esiyor, yıllardır sömürülen demiryolu işçileri haklarını aramaya başlıyorlardı. Başta İngiltere olmak üzere Almanya'nın rakibi konumundaki büyük güçler de bu fırsatı kaçırmaya niyetli görünmüyorlardı. Ancak gelişmeler hiç de beklendiği gibi olmadı, esmeye başlayan Alman aleyhtarı fırtına çabuk dindi. Bu gelişmede Almanların Osmanlı yönetimine karşı sürdürdükleri ince ve dengeli politikalar kadar, diğer devletlerin olumsuz davranışlarının da rolü olmuştu. Bu durum politikacıların öznel seçiminden çok Avrupa dengesi bağlamında reel politikanın çizdiği sınırlar çerçevesinde incelenirse anlam kazanabilir. Bu sınırlar tarafların Bağdat Demiryolu konusunda uyguladıkları politikaların da hareket alanını belirliyordu.

Meşrutiyet'in ilanının hemen akabinde, yeni rejimin gözünde mevcut iç koşullara ilave olarak Almanya'nın itibarını iyiden iyiye yok eden bazı dış gelişmeler de meydana gelmişti. Ancak aynı gelişmeler Osmanlı yöneticilerinin nezdinde İngiltere'ye karşı duyulan güveni de sarsmaya başlıyordu. Daha 1908 yılının Ekim ayında Avusturya'nın Bosna-Hersek'i ilhak etmesinin yanı sıra Bulgaristan da bağımsızlığını ilan etmiş; Girit ise Yunanistan ile birleşme kararını açıklamıştı. Bu olaylar doğal olarak imparatorlukta büyük öfke uyandırmıştı. Babıâli, bu gelişmelerin 1878 antlaşmasına aykırı olduğu teziyle büyük devletlere başvurmaktan başka çare bulamadı. Avusturya ile müttefik bulunan Almanya'nın bir yardımı olamayacağı belliydi.[1] İngiltere'nin tutumu ise, meşruti rejim dolayısıyla verilen destek sözlerinin gerçeklerle sınanmaya başlandığında fazla bir öneminin olmadığının anlaşılmasına yol açıyor, İttihatçıların uğrayacağı hayal kırıklıklarının habercisi oluyordu.

Örneğin Dışişleri Bakanı Edward Grey Osmanlı Sefiri Rifat Paşa'ya, Bulgaristan'ın bağımsızlığı konusunda İngiltere'nin diğer güçlerden bağımsız olarak Avrupa dengesini bozacak bir girişimde bulunamayacağını

açıkça ifade etmişti. Paşaya bu konudaki tavsiyesi ise Osmanlı Devleti'nin savaşa girmeyi aklından bile geçirmemesi idi. Gerekçesi ise Osmanlıların bu dönemde en fazla gereksinim duyacakları iki şeyin zaman ve para olduğu ve girilecek savaşın bu ikisinin de kaybına yol açacağıydı. Eğer Osmanlı Devleti tazminat talebinde bulunursa, bu talebi seve seve destekleyeceklerdi. Sonuç olarak İngiltere'nin tam desteğini aldıklarını düşündükleri bir dönemde Meşrutiyet yöneticilerinin elde edip edebileceği tek şey, tazminat talebine verilecek destek ve İngiltere'nin iyi dilekleri oldu.[2] Meşrutiyet'in ilanı beklenilen sihirli değişikliği gerçekleştirememiş, Osmanlı Devleti büyük güçlerin oynadıkları oyunun bir kez daha piyonu olmuştu.

Aslında İngiliz Dışişleri'nin de hareket alanı Avrupa güç dengesi ve emperyal kaygıları tarafından oldukça kısıtlanmıştı. Bu dönemde İngiltere için Osmanlı yanlısı olmak, Rusya karşıtı olmaksızın imkânsızdı ve İngiltere uluslararası gerilimin tırmandığı bu dönemde Rusya ve Fransa ile oluşturduğu ittifaka giderek daha bağımlı hale geliyordu. İngiliz Dışişleri görevlileri de bu bağımlılığın bilincindeydiler. Örneğin, İngiliz Dışişleri'nden Harding, Bulgaristan'ın bağımsızlığını ilan etmesi sorununun yaratacağı bunalımı aşmak için Rusya ile birlikte hareket etmeleri gerektiğini yazmıştı.[3] Rusya, Osmanlı İmparatorluğu uğruna İngiltere'nin asla vazgeçemeyeceği bir müttefikti. Bu kısıtlamalar olmasaydı, İngiltere yeni rejimini oturtabilmesi için Osmanlı Devleti'ni dışardan gelecek bu tür sorunlarda destekleme konusundaki söyleminde belki daha samimi davranabilirdi. Zaten reel politika da bunu gerektirirdi, zira İngiliz yönetimi, Almanya'nın her an eski konumunu yeniden ele geçirebilecek potansiyel bir tehdit olduğunun farkındaydı.

Nitekim Bulgaristan bağımsızlığını ilan ettiğinde Grey bu kısıtlamalar altında bir çözüm aramış ve Rusya'yı da ikna etmek şartıyla Osmanlı Devleti'nin protesto etme ve tazminat isteme hakkının desteklenmesi gerektiğini Nicolson'a yazmıştı.[4] İngilizlerin bu konudaki titizliğine rağmen, Rus diplomatik yazışmalarından Rusların İngiliz politikasını fazla Osmanlı yanlısı buldukları anlaşılıyor. Örneğin Dışişleri Bakanı Sazanov çara yazdığı bir raporda, İngilizlerin tüm çabalarının Müslüman dünyasını karşılarına almamak için Balkanlar'da Osmanlılara karşı hayırhah bir politika izlemek yönünde olduğunu belirtiyordu.[5] Anlaşılacağı üzere mevcut koşullarda İngiltere'nin elinden gerçek anlamda Osmanlıları desteklemek gelmiyordu. Bu durum da Osmanlı yöneticileri nezdinde hayal kırıklığı yaratıyordu. Nitekim Edwin Pears de Meşrutiyet'in ilanından 9 ay sonra artık İngiltere'nin prestijinin Meşrutiyet'in ilk günlerine göre bir hayli düştüğünü belirtiyor.[6]

Dış gelişmelerin İngiltere'ye olan güven konusunda yarattığı hayal kırıklıklarının yanı sıra, iç dinamikler de Almanya yararına işlemeye başlamıştı. Kayzer Wilhelm'in Osmanlı ordusundaki yerleşmiş Alman etkisine güvenirken hiç de haksız olmadığı gelişen olaylar neticesinde ortaya çıkacaktı. Tabii bunun için de her şeyden evvel ordunun Osmanlı iç politikasındaki rolünün artması gerekecekti. 31 Mart ayaklanmasının ardından ordunun giderek siyasetin belirlenmesinde önemli bir iç dinamik haline gelmesi, Almanya için kaybettiği prestijini yeniden kazanması açısından önemli bir fırsat yaratmıştı.

Bu gelişim çizgisi, Goltz Paşa'nın ikinci kez Osmanlı ordusunu organize etmek için İstanbul'a gelme sürecinde net bir biçimde izlenebilir. Meşrutiyet'in ilanından hemen sonra Büyükelçi Lowther Osmanlı donanmasının reform için bir İngiliz amirale teslim

edildiğini bildiriyor ve kara ordusu için von der Goltz'dan vazgeçilmesinin İngiltere'yi gücendirmeme kaygısından kaynaklandığını gururla sözlerine ekliyordu.[7] İngiliz büyükelçinin mantığını takip edersek 1909 yazına gelindiğinde artık kimse İngiltere'yi gücendirmeme kaygısını taşımıyor olmalıdır. Zira Osmanlı yöneticileri resmi olarak ve ısrarla Almanya'dan Goltz'un bir kez daha bu önemli görev için gönderilmesini talep ediyorlardı.[8] Başbakan Bülow, Müsteşar Yardımcısı Stemrich'in "Eğer onları diğer güçlerin kucağına atmak istemiyorsak, Türklerin bu talebini reddetmeyi aklımıza bile getirmemeliyiz" ifadesinin yanına "Çok doğru" diye not düşmekten kendisini alamıyordu. Ayrıca Goltz Paşa'ya Osmanlıları askeri, ekonomik ve politik açılardan kazanma ve kendi ülkesine "zincirleme" misyonunu da yüklüyordu.[9] Alman askeri ataşesi ise 16 Haziran tarihinde Goltz Paşa'nın Osmanlılar tarafından kalpten ve muhteşem bir biçimde karşılandığını müjdeliyordu. General, gazetelerin başmakalelerinde en sıcak duygularla selamlanmış, şimdi orduda önemli görevlere getirilmiş bulunan eski öğrencileri kendisine "şükran ve hayranlık" duygularıyla eşlik etmişlerdi.[10]

Siyasi iklimdeki düzelme belirtilerine paralel olarak Bağdat Demiryolu Şirketi faaliyetlerini yoğunlaştırmıştı. Kumpanya 1909 yazında Bulgurlu-El Helif bölümünün ayrıntılı planlarını hazırlamak üzere mühendislerinden Mackensen'in liderliğinde güzergâh boyunca ekipler oluşturmuştu. Her ekip üç ya da dört mühendis, iki veya üç teknisyen, bir aşçı, yiyecek sağlamakla görevli bir hükümet muhafızı, gerekli miktarda at, katır ve kümes hayvanından oluşuyordu. Kumpanya zorlu çalışmalar sonucunda çok sayıda tünel ve köprü krokilerini de içeren harita ve taslakları Nafıa Nezareti'nin onayına sunmuştu. Nafıa Nezareti bu kez Bağdat Demiryolu Şirketi'ne duyulan güven bunalımının sürmesinin de etkisiyle Mackensen ekibinin projelerini her detayına kadar incelemiş ve yanıt vermekte hiç de aceleci davranmamıştı.

Bu arada Marschall, Bağdat Demiryolu'nun önündeki engelleri kaldırmak için 1909 Ekimi'nde ilginç bir girişimde bulunmuştu. Büyükelçi, Dahiliye Nazırı Talât Paşa ile Maliye Nazırı Cavit Bey'i Almanların yaptığı çalışmaların kalitesi konusunda ikna etmek için birlikte bir tren yolculuğuna davet etmişti. Marschall'ın aktardığına göre bu iki etkili İttihatçı yönetici yolculuktan ve özellikle de Konya-Ereğli hattında trenin saatte 120 kilometreye ulaşmasından oldukça etkilenmişlerdi.[11] Marschall onların bu olumlu izlenimlerinden yararlanarak şirketin çalışmalarına destek sağlamaya çalışmış ve kendi

Goltz Paşa'nın Doğu Anadolu'daki girişimlerinin Rusya tarafından durdurulduğunu hicveden bir karikatür.

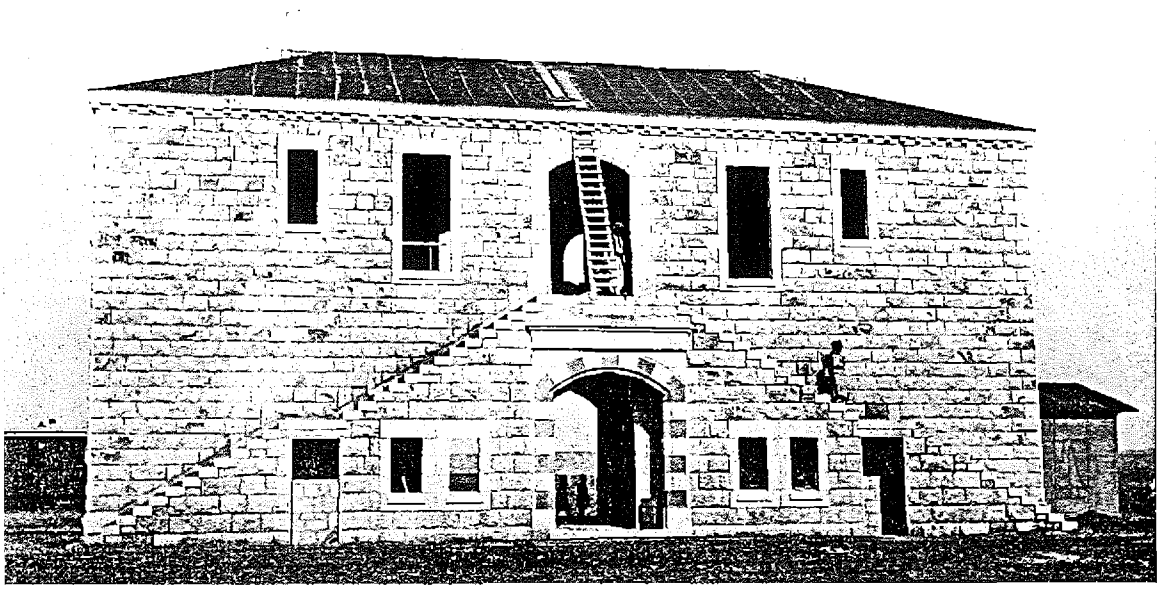
Amanos dağlarında Bahçe İstasyonu.

ifadesine göre şaşırtıcı bir biçimde onlardan da olumlu tepkiler almıştı. Gerçekten de bir hafta içinde Osmanlı yönetimi şirkete Toros ve Amanos dağlarındaki inşaat için geçici bir onay vermişlerdi.

Bu olumlu atmosferin üstüne giden şirket yönetimi yeni mali anlaşmanın yapılmasını beklemeksizin ciddiyetlerini ispat amacıyla maliyetleri kendileri karşılamak üzere inşa çalışmalarına girişmeye karar vermişti. Bu amaçla kumpanya demiryolu inşasını gerçekleştirecek olan CCRT (Company for The Construction of Railways in Turkey) adlı inşaat şirketini kurdu. Biraz da uluslararası bir görünüm kazandırmak için Fransız, İtalyan, Avusturya ve İsveç sermayelerinin de katılımını sağladıkları şirketin merkezinin İsviçre'de olmasına karar vermişlerdi. Aslında bu şirketi de gerçekte yönetecek olan yine Philipp Holzmann inşaat şirketiydi. İnşaat Ereğli, Adana ve Halep merkez bürolarından yürütülecekti. Ereğli ve Adana bölümlerinde 1910 yılının başlarında inşaata yeniden başlanmıştı.[12] Osmanlı yönetimi de Maraş'ta "son derece fakr u zarurete duçar oldukları" belirlenen "Ermeni muhtacininden 5000 amelenin... terk-i eşgal etmemek şartıyla" Bağdat demiryolu inşaatında çalışmak üzere Adana'ya sevkini kararlaştırmıştı.[13] Bu arada Osmanlılarda eski eser konusundaki bilincin de artmış olduğu anlaşılıyor. Dahiliye Nezareti'nin bir belgesinde "Bağdat demiryolunun Ereğli istasyonunun ileri kısmına ait olan inşaata başlandığından" hat boyunca bulunacak eski eserlerin "ziyana uğratılmayarak hemen Müze-yi Hümayun İdaresi'ne malumat verilmesi hususu" önemle belirtiliyordu.[14] Bu olumlu gelişmelere rağmen Bağdat demiryolu inşasının gerçek anlamda önünü açanın 1911 ek sözleşmesi olduğunu birazdan göreceğiz.

Aslında bu geçiş döneminde Osmanlı üzerindeki Alman-İngiliz nüfuz mücadelesi ile imparatorluk içindeki sivil asker mücadelesi oldukça paralel olarak gelişiyordu denilebilir. Bir hayli girift olan bu meseleyi belki gereğinden fazla basitleştirme riskini göze alarak ileri sürülebilir ki ordu Almanları, cemiyet ise İngilizleri destekliyordu. Kuramsal olarak bakılırsa, her ikisi de "gericiliğe" karşı idi ve anayasal yönetim biçimi tartışma konusu değildi. Ama fiilen bir iktidar mücadelesi derinden derine sürmekteydi. Askerler anayasal yönetimin yeniden kurulmasını sağlamış, ama sıkıyönetimin ilanı askere –özellikle Mahmut Şevket Paşa'nın kişiliğinde– sivil yönetimin üzerinde hissedilir bir denetim gücü kazandırmıştı. Diğer yandan Osmanlı İmparatorluğu ile ilgili önemli konular bir İngiliz-Alman rekabeti biçiminde ortaya çıkmaktaydı. Bir tesadüf değilse Goltz'un İstanbul'a geldiği günlerde bir Osmanlı meclis heyeti Londra ve Paris'i ziyaret etmekteydi. Cemiyetin yayın organlarında çıkan Almanya ile ilgili bir eleştiri aslında ordunun eleştirilmesi anlamına da gelebiliyordu. Örneğin İttihat ve Terakki Cemiyeti yanlısı basın, Lynch şirketinin Hamidiye ile birleştirilmesine karşı girişilen muhalefetin bir Alman kışkırtması olduğunu ileri sürebiliyordu.[15] Eleştirinin dozunu, Mahmut Şevket Paşa ile von der Goltz'u, cemiyeti yıkıp, Alman yanlısı bir askeri rejim kurmayı tasarlamakla suçlayacak kadar artırdılar. Orduya yönelik bu tür saldırılar devam edince Harp Divanı 22 Aralık'ta *Tanin* gazetesini kapattı.[16] Artık ordunun siyaset üzerindeki gücü yavaş yavaş belirginleşiyordu.[17]

Kâmil Paşa'nın düşürülüşü de Almanya-İngiltere rekabeti bağlamında spekülе edilegelen bir konu olmuştur. Alman belgelerine dayanarak bu konuyu yorumlayanlar genellikle, Kâmil Paşa'nın düşüşüyle İngiltere'nin güç kaybı arasında birebir ilişki kurmaktadır.[18] Gerçekten de Alman diplomatik belgelerinde bu tür yorumlara dayanak olacak çok sayıda belge bulunmaktadır. Örneğin



Cerablus istasyon binasının 1912 yılında çekilmiş bir fotoğrafı.

Alman Büyükelçisi Marschall'a göre, İngiliz yönetimi Kâmil Paşa hükümetine gereğinden fazla angaje olmuştu. Büyükelçi Lowther ile Kâmil Paşa neredeyse imparatorluğu birlikte yönetiyor gibi bir görüntü vermişlerdi. Kâmil Paşa, Lowther'ın izni olmadan hiçbir şey yapmıyordu. Marschall şansölyeye yazdığı raporda, yabancı bir temsilcinin kendini bulunduğu ülkenin başbakanıyla bu derece özdeşleştirmesi her zaman büyük bir hatadır ve olumsuz sonuç verir, diyor. Nitekim Marschall'a göre genel kural yine geçerli olmuş, bu hatasından dolayı Büyükelçi Lowther Kâmil Paşa'nın iktidardan uzaklaştırılmasıyla gücünü kaybetmişti.[19]

Alman algılamasının bu doğrultuda olduğunu gösteren bir diğer örnek Almanya Dışişleri Bakanlığı uzmanlarından Zimmermann ve von Griesinger'in birlikte kaleme aldıkları bir rapordur. Uzmanlar bu raporlarında, hem Kâmil Paşa'nın düşüşüyle hem de politika sahnesinde askeri kanadın yükselişiyle, İngiltere'nin güç kaybı arasında bağlantı kuruyordu. Alman diplomatlara göre Meşrutiyet'in ilanıyla beraber iktidara gelen Kâmil Paşa, Osmanlı Devleti'ni kayıtsız şartsız İngiltere'ye bağımlı hale getirmişti. Böylece İngiltere ile Kâmil Paşa Osmanlı Devleti'ndeki tek etkili güç haline gelmişlerdi. İlkbaharda meydana gelen beklenmedik ayaklanmanın ancak ordunun müdahalesiyle bastırılabilmesi, İttihatçıların askeri diktatörlüğe yönelmelerini zorunlu kılmış ve İngilizlerin prestiji azalırken Almanlara eski konumlarını yeniden kazanma fırsatını vermişti. Goltz'un Osmanlı ordusunu reorganize etmek için İstanbul'a gitmesi ve yirmi Osmanlı subayının eğitim amacıyla Almanya'ya gönderilmesi tıpkı eski günlerdeki gibi Almanya'nın prestijinin yükseldiğini gösteriyordu. Uzmanlar, Goltz'un gözlemlerinin de Almanya'ya güvenin ve dostluk duygularının arttığı biçiminde olduğunu vurgulayarak bu durumun Osmanlı topraklarındaki iktisadi girişimlerinin özellikle de Bağdat Demiryolu'nun geleceği açısından çok önemli olduğunun altını çiziyorlardı.[20]

Gerçekten de Osmanlı-Alman ilişkilerinin dibe vurduktan sonra yeniden canlanması Meşrutiyet yönetiminin liberalizmden mutlakiyete evrilmesiyle yakın bağlantı içindeydi. Bilindiği gibi Abdülhamit döneminde Osmanlı İmparatorluğu Almanya için gerek askeri/politik gerekse ekonomik açıdan en önemli nüfuz bölgesi haline dönüşmüştü. Bu nedenle Almanlar Osmanlı Devleti'nin çözülmesini engelleyebilecek istikrarlı/otoriter bir yönetimden yanaydılar. Abdülhamit'i desteklemelerinin nedeni kişisel sempati ilişkisinden çok, bu tür bir algılamaya dayanmaktaydı. Jön Türkleri Osmanlı istikrarına yönelik bir tehdit olarak görmüşler ve Abdülhamit'ten yana açık bir tavır sergilemişlerdi. Marschall'a göre Jön Türkler ülkeleri için çabalayan zeki insanlardı. Fakat "maalesef öncelikle Fransa'da olmak üzere Batı Avrupa ülkelerinde siyaset bilimi eğitimi almışlardı". Bu süreçte kendi ülkelerinin koşullarını ve kendi halklarının geleneklerini, düşünce tarzlarını unutmuşlar; "halk egemenliği" gibi Osmanlı İmparatorluğu için hiçbir anlam ifade etmeyen ilkelerin peşine takılarak istemeden de olsa ülkelerine zarar vermişlerdi. Çeşitli milletleri ve dinleri bünyesinde barındıran Osmanlı halkını ancak demir bir elle yönetmek mümkündü, "Yular biraz gevşetildiğinde" yani "halk egemenliği" gündeme geldiği an çözülüş kaçınılmaz olurdu.[21]

Devrimden sonraki süreç içinde, başlangıçtaki özgürlükçü yönetim anlayışı yerini mutlakiyetçi bir yönetim tarzına bıraktıkça, Almanların İttihatçılara karşı duydukları kuşku yavaş yavaş Abdülhamit'e duydukların benzer bir güvene dönüşmeye başlamıştı. Fransa ve İngiltere ile yaşanan olumsuzluk-

lar ilgiyle izlenirken; düşünce ve örgütlenme özgürlüğünün kısıtlanması, sendikaların ve grevlerin yasaklanması gibi mutlakiyete uzanan adımlar memnuniyetle karşılanıyordu. Bir başka ifadeyle sorun, Abdülhamit/İttihatçılar ikileminden çok Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Alman çıkarlarını heba etmeyecek bir yönetimin gerekliliğiydi. Bu istikrarlı otoriter yapıyı Abdülhamit karşıladığında sorun yoktu ve İttihatçılar aynı şeyi sağlayabilirlerse ortada yine bir sorun kalmayacaktı.

Marschall'dan büyükelçilik görevini devralan Wangenheim'a göre İttihatçıların Batı'dan aldıkları elbise imparatorluğun bedenine uymamıştı ve yetenekli bir terzinin yapacağı düzeltmelere gereksinim vardı. Osmanlı toplumunun koşulları "anayasal yönetimin ancak çok mütevazı bir versiyonu" ile uyum sağlayabilirdi. Marschall da iktidarın görünürdeki parlamenter niteliğine rağmen, gerçekte "12 kişilik bir komitenin" eline geçmesinden duyduğu memnuniyeti dile getiriyordu. Bu yeni tarz yönetimi "monarşi ile oligarşinin, otoritarizm ile demokrasinin, parlamentarizm ile askeri diktatörlüğün karışımından oluşan ilginç bir karikatür"e benzetmişti. Birbiri peşisıra İstanbul büyükelçiliği görevini sürdüren bu iki önemli devlet adamının birleştiği nokta, imparatorluğu içine düştüğü kaostan ancak ordunun kurtarabileceği düşüncesiydi.[22] Abdülhamit'in azledilmiş olması bir veri olduğuna göre, Almanların kafalarındaki en uygun çözüm, güçlü/merkeziyetçi bir parti ile ordunun iktidarı paylaşmasıydı. Zaten Almanya'daki sistem de parlamenter görüntüsünün arkasında gerçekte imparator, ordu ve kimi dışişleri bürokratlarının oluşturduğu bir koalisyona dayanmaktaydı. Bu beklentileri askeri darbeyi gerçekleştiren Enver/Talât/Cemal Paşalar tarafından tümüyle karşılandığına göre, Osmanlıların Almanların yanında savaşa girmeleri doğal karşılanabilir.

Yeniden Kamil Paşa'nın düşürülüşüne dönecek olursak; dönemin *The Times* muhabiri Philip Graves, Kâmil Paşa'nın düşüşünü doğrudan doğruya İngiltere Dışişleri'nin bilinçsizce yaptığı bir hataya bağlıyor. Graves'in sözünü ettiği hata, Abdülhamit'in 15 Eylül'deki tahta çıkışını kutlamak için gönderdikleri metnin içeriğiyle ilgiliydi. İngiliz Dışişleri Bakanlığı'nın hazırlayıp Kral VII. Edward'ın imzaladığı mesajda "Mümtaz sadrazamının muktedir yönetiminde" Osmanlı Devleti'nin geleceğinin parlak olduğuna duyulan inanç ifade edilmişti. Graves'e göre, İttihatçılar zaten tutucu buldukları Kâmil Paşa'yı İngilizlerin özel himayesine aldıkları ve onlar istediği müddetçe görevde kalacağı gibi bir anlam çıkarmışlar-

İstanbul'daki Almanya büyükelçiliği görevini Marschall'dan devralan Hans von Wangenheim.

dı. Bu da içişlerine karışmak demekti ve paşa bu nedenle görevden alınmıştı.[23] Bu mesajın Kâmil Paşa'nın düşüşünde İngiliz muhabirin düşündüğü kadar etkili olduğunu zannetmiyorum. Kâmil Paşa'nın koltuğunu kaybetmesi cemiyet ile giriştiği iktidar mücadelesi temelinde gerçekleşmişti.

Kâmil Paşa, İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin yasal bir sıfatı olmadan hükümeti yönlendirmesini hazmedemiyordu. Cemiyet ise onun seçimlerde Ahrar Fırkası'nı desteklemesini kabullenemiyor ve eski tip despot bir yönetim sergilediğini düşünüyordu. Kısaca ifade etmek gerekirse, aralarındaki ittifak geçiciydi. 10 Şubat tarihinde Kâmil Paşa'nın meclise danışmadan Harbiye ve Bahriye nazırlarını değiştirmesi, bardağı taşıran son damla oldu ve 13 Şubat tarihinde Mebusan Meclisi paşaya güvenoyu vermeyerek onu görevden uzaklaştırdı. Kâmil Paşa'nın görevden alınışı İngiliz Büyükelçiliği tarafından kendilerine karşı girişilen bir tavır olarak algılandı. Büyükelçilik destekli *Levant Herald* gazetesi Kâmil Paşa yanlısı ve cemiyet aleyhtarı yazılar yayımladı. Bunun üzerine İttihatçılar İngiliz desteğini kaybetmemek için Lowther'ı ziyaret ederek Kâmil Paşa'nın azledilmesinin tek nedeninin anayasa dışı davranışları olduğunu belirtmişler, kurulacak yeni hükümetin de İngiltere'ye karşı Kâmil Paşa'nınki gibi dostluk politikası sürdüreceğini garanti etmişlerdi.[24]

Sadrazam Kıbrıslı Kâmil Paşa.

Kâmil Paşa'nın yerine Hüseyin Hilmi Paşa'nın atanması da dışarıdan yine Almanların mevzi kazanması olarak değerlendirilmektedir. Örneğin Belçika Dışişleri Bakanı, Hüseyin Hilmi Paşa'nın göreve getirilmesini Berlin kabinesinin Londra kabinesi üzerindeki zaferiymiş gibi görmekte, başlangıçtaki tüm dezavantajlara rağmen hâlâ büyük ölçüde Alman etkisinde bulunan ordunun devreye girmesiyle Almanların kaybettikleri zemini yavaş yavaş geri aldıklarını düşünmekteydi.[25] Gerçekte ise Hüseyin Hilmi Paşa, Kâmil Paşa gibi İngiltere yanlısı olmasa da, Alman yanlısı olarak da nitelenemezdi. Sanırım, görünüşte Marschall ile olan samimi ilişkisinden dolayı Almanya'ya belki biraz daha yakın durduğu düşünülüyordu. Ama unutulmamalı ki, Lynch imtiyazını Mebusan Meclisi'ne getiren de odur. Bu konuda söyledikleri reel politikanın hareket alanını nasıl daralttığını gösteriyordu. Bu sorunlar yüzünden "Örsle çekiç arasında sıkışmışa döndük" diyor, Lynch şirketine istedikleri imtiyazı tanımanın siyasi risklerini bildiğini belirtiyor, ama öte yandan da birçok konuda yardımına muhtaç oldukları İngilizleri reddetmenin de kolay olmadığından bahsediyordu.[26] Nitekim bu açmazdan kurtulmanın yolunu istifa etmekte bulmuştu. Zaten siyasi geçmişi zoru görünce çekilme yanlısı bir kişiliğe sahip olduğunu gösteriyor. Ama ondan sonra işbaşına geçen

Hakkı Paşa'nın Alman yanlısı olduğu kesin bir biçimde ifade edilebilir. Nitekim Marschall kendisinden "Almanların iyi dostu" olarak söz ettiği raporlarında Hakkı Paşa'ya olan güvenini sık sık vurgulamaktadır.[27]

Aslına bakılırsa, İngilizlerin başlangıçtaki Osmanlı yanlısı tutumlarının da Osmanlılara karşı besledikleri olumlu duygulardan çok, imtiyaz mücadelesinde öne geçme arzusundan kaynaklandığı söylenebilir. Grey Meşrutiyet'ten hemen önce Anadolu'nun zenginliklerinin Almanların eline geçmesinden duyduğu üzüntüden söz ederken dolaylı da olsa asıl amacını itiraf etmekteydi. Alman politikacı ve kapitalistleri elbetteki bu durumun bilincindeydi ve Osmanlı yöneticilerini de inandırmak için ellerinden geleni yapmaları doğaldı. Marschall'a göre, "İngilizler bir ülkenin anayasayla ya da otoriter bir rejimle yönetilmesiyle ilgilenmezdi, onların Abdülhamit'le savaşı da onun bir despot olması nedeniyle değil İngiltere'ye kuşkuyla ve düşmanca" yaklaşmasındandı.[28] Marschall Sadrazam Hilmi Paşa'nın kendisine, İngilizlerin Mezopotamya'daki çıkarlarını güçlendirmek için dostça yaklaştığını hissettiğini söylediği bir sohbet sırasında lafı gediğine koyma fırsatını kaçırmamış ve "en yeni dostlarının" Osmanlılar için ne kadar büyük tehdit olduğunu söylemekten kaçınmamıştı.[29] Sonunda imparatorluğun "yeni yöneticileri de Bağdat Demiryolu'nun değerini hatırlamışlardı".[30]

Sadrazam Hüseyin Hilmi Paşa.

1 J. A. Spender ve Cyril Asquith, *Life of Herbert Henry Asquith, Lord Oxford and Asquith*, Londra, 1932, s. 244.

2 Edward Grey'den G. Lowther'a, 5 Ekim 1908, *B.D.*, C. 5, no. 296, s. 388.

3 Sir C. Harding'den Sir A. Nicolson'a, 30 Eylül 1908, *B.D.*, C. 5, no. 274, s. 370.

4 E. Grey'den Nicolson'a, 5 Ekim 1908, *B.D.*, C. 5, no. 301, s. 390.

5 Bericht des russischen Aussenministers an den Zaren über seine Reise nach England, Frankreich und Deutschland, St. Petersburg, Ekim 1912, No. 508, *D.S.I.*, Vol. II, s. 298.

6 Edwin Pears, *Forty Years in Constantinople*, New York, 1971, s. 300. Benzeri bir yorum için bkz. Noel Buxton, "The Young Turks", *The Nineteenth Century*, Vol. LXV (Ocak-Haziran 1909), s. 16-24.

7 "Annual Report for Turkey for the Year 1908", s. 256.

8 Freiherr von Marschall'dan Dışişleri Bakanlığı'na, 15 Mayıs 1909, *GP*, C. 27/1, no. 9798, s. 277.

9 Dışişleri Müsteşar Yardımcısı Stemrich'in 17 Mayıs 1909 tarihli ve 9799 no'lu raporu, *GP*, C. 27/1, s. 277, 278.

10 İstanbul'daki Askeri Ateşe Strempel'in 16 Temmuz 1909 tarihli ve 9802 no'lu raporu, *GP*, C. 27/1, s. 281. Yine Strempel'in Goltz'un görevini tam anlamıyla başardığına dair 25 Ocak 1910 tarihli ve 9803 no'lu raporu *GP*, C. 27/1, s. 282-284.

11 Paul K. Butterfield, *The Diplomacy of the Bagdad Railway 1890-1914*, Göttingen, 1932, s. 25; McMurray, s. 81.

12 McMurray, s. 79-81.

13 Dahiliye Nezareti Muhaberat-ı Umumiye Dairesi'nden Adliye Nezareti'ne, *B.O.A.*, DH. İD, 107/6.

14 Dahiliye Nezareti Muhaberat-ı Umumiye Dairesi'nden; Konya, Adana, Halep, Bağdat Vilayetleriyle Zor Mutasarrıflığı'na, *B.O.A.*, DH. MUİ, 98-1/39.

15 Sözü edilen tasarıya muhalefet edenlerin başında İsmail Hakkı Bey'in gelmesi bu tezi çürütmektedir. Yukarda gösterildiği gibi Hakkı Bey Bağdat Demiryolu anlaşmasını da şiddetle eleştirmişti.

16 Ahmad, s. 56, 57.

17 Ordunun politika sahnesinde yükselişi konusunda bkz. Müge Göçek "What is the Meaning of the 1908 Young Turk Revoluation, A critical Assessment in 2008", *Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Sayı 38, Mart 2008, s. 199-203.

18 Örnek olarak bkz. Wolf, s. 56.

19 Marschall'dan Şansölye Bethmann Hollweg'e, 22 Kasım 1909, *GP*, C. 27/2, no. 9978, s. 590.

20 Zimmermann ve Griesinger'in 17 Temmuz 1909 tarihli ve 9964 no'lu raporu, *GP*, C. 27/2, s. 569-573.

21 Weitz, "Germany and the Young Turks", s. 181, 187.

22 *Age*, s.185-187.

23 Graves, s. 107, 108.

24 Ahmad, s. 36-38.

25 *Zur Europaeischen Politik, 1897-1914, Unveröffentliche Dokumente*, Band III, ed. Bernhard Schwertfeger, Berlin, 1919, ek. 41, s. 120, 121.

26 Ahmad, s. 67.

27 Marschall'ın Hilmi Paşa'ya şüpheyle yaklaşırken, Hakkı Paşa'ya mutlak olarak güven duyduğunu belirten bir raporu için bkz. Marschall'dan Dışişleri'ne, 6 Mart 1911, *GP*, 27/2, no. 10030, s. 680, 681; Hakkı Paşa'ya duyduğu güveni belirten bir diğer rapor için bkz. Marschall'dan Dışişleri'ne, 5 Mart 1911, *GP*, 27/2, no. 10029, s. 678-680.

28 Marschall'dan Şansölye Bethmann Hollweg'e, 22 Kasım 1909, *GP*, C. 27/2, no. 9978, s. 590.

29 Marschall'dan Dışişleri'ne, 26.10.1908, Constantinople, *G.D.D.*, Vol. 3, XXVII. 579, s. 368.

30 Richard Hennig, *Die Hauptwege des Weltverkehrs*, Jena, 1913, s. 234.

36

İNGİLİZLERİN İMTİYAZ BASKISI

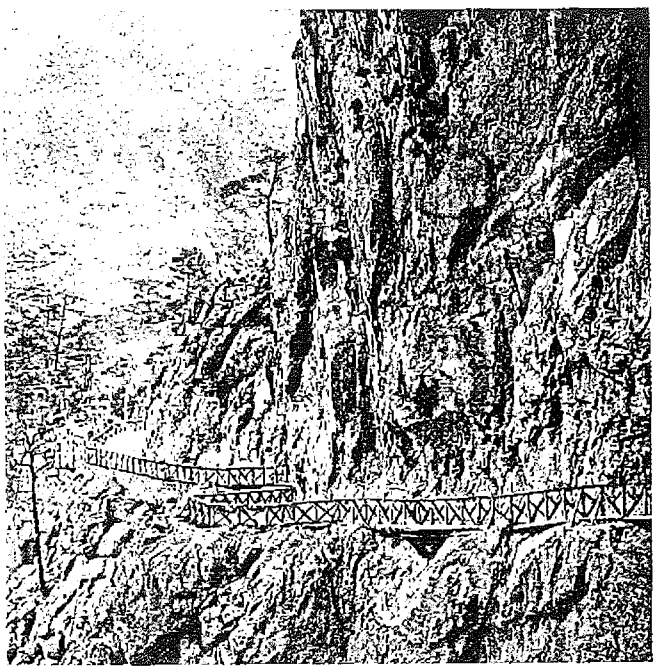
Her ne kadar büyük devletler itiraf etmek istemiyorlarsa da demiryollarının ehemmiyeti yalnızca iktisadi değil, aynı zamanda siyasidir. Bağdat Demiryolu hususundaki rekabet ise çirkin bir hal almaya başlamıştır. Dört büyük devlet bu işin içindedirler. Sefir beyler ise kabil olan her vasıtayı kullanmak suretiyle, perde arkasında birbirleriyle mücadele etmektedirler. Bu, seyredilmesi hakikaten çok zevkli bir manzaradır.

Sultan II. Abdülhamit

İngilizlerin Meşrutiyet ilanıyla oluşan yakınlaşmayı sürekli olarak imtiyaz peşinde koşarak kullanmak istemeleri, bu amaçlarının Osmanlı yöneticilerince de fark edilmesine neden olmaktaydı. Öncelikle Kuveyt ile Bağdat arasında yeni bir demiryolu imtiyazı talep etmişler,[1] bunun yanı sıra Dicle ve Fırat nehir taşımacılığında Lynch şirketini yeniden tekel konumuna getirmek istemişler, "Mezopotamya'yı eskiden olduğu gibi cennete çevirecek" Willcocks'un sulama projesini hayata geçirmeyi hedeflemişler,[2] hatta bu amaçla Hindistan'dan getirecekleri Hintlilerle bölgeyi kolonize etmeyi önermişlerdi.[3] İngilizlerin yoğun imtiyaz baskısı ister istemez İttihatçıları da şüphelendirmeye başlamıştı. Bu ve benzeri öneriler ellerindeki eski ticari imtiyazlarıyla birlikte düşünülünce, İngilizlerin konumunu gereğinden fazla güçlendirmeyecek miydi? Böyle bir durumda oluşacak olan İngiliz nüfuzunun Abdülhamit dönemindeki Alman nüfuzundan ne farkı kalacaktı?

1909 yılının baharında Osmanlı maliyesi iflas noktasına gelince resim biraz daha netleşmişti. Osmanlı yönetimi çözüm olarak gümrük vergilerini %11'den 15'e çıkarmayı planlamıştı. Bilindiği gibi bu uygulama büyük güçlerin onayını gerektiriyordu. İngiltere bu durumu Bağdat Demiryolu sorununda kullanabileceği bir fırsat olarak değerlendirdi. Zaten daha 1908 yazında Grey gümrük artırımı meselesini Bağdat Demiryolu sorununda kullanabilecekleri bir manivela olarak nitelemişti.[4] 1908 yılının Kasım ayında Osmanlı büyükelçisi Londra'da hükümetinin bu talebini İngiliz yöneticilerine gayriresmi olarak ima ettiği andan itibaren[5] Bağdat Demiryolu ile Osmanlı gümrük vergilerinin %11'den 15'e çıkarılması sorunları birbirlerinden ayrılmaz bir bütün oluşturdu. Zira tam da bugünlerde İngiliz Dışişleri Bağdat Demiryolu konusunda mevcut koşullarda uygulanabilecek en uygun politikanın ne olabileceği üzerine karar verme sürecindeydi.

Yeni rejimin Bağdat Demiryolu'nu meclis gündemine getirmesi, İngilizlerde imtiyazın iptali, en azından imtiyaz şartlarının Almanlar aleyhine değiştirileceği umudunu yaratmıştı. Nitekim Sadrazam Hilmi Paşa Lowther'a Bağ-



Toros dağlarında demiryolu inşa çalışmaları.

dat demiryolu sözleşmesinin kendileri için ağır ekonomik yükümlülükler taşıdığından dolayı bazı değişikliklerin zorunlu olduğunu ve Mahmut Şevket Paşa'nın da aynı görüşü paylaştığını belirtmişti.[6] İngiliz Dışişleri bu beklentinin gerçekleşmemesi üzerine, kendileri Basra Körfezi bölgesinde bir demiryolu imtiyazı elde ederek bunu Almanlarla yapacakları müzakerelerde kullanmayı amaçladılar. İmtiyazı elde etmek için artık ellerinde önemli bir koz vardı: Osmanlı gümrüklerinin yükseltilmesine onay vermemek. Öyle ya da böyle Almanları kendileri için stratejik olarak büyük önem taşıyan Basra Körfezi'nden uzak tutmaya kararlıydılar.

Daha önceki bölümlerde de görüldüğü gibi, bu amaca yönelik olarak İngilizler yıllardır Bağdat Demiryolu projesinin Basra Körfezi ile Bağdat arasındaki son kısmının kontrolüne sahip olmayı talep ediyorlardı.[7] Yeni gelişmeler üzerine İngiliz uzmanlar bunun yanı sıra alternatif demiryolu projeleri üzerinde çalışmaya başladılar. İlk olarak gümrük artırımını kabul etmenin karşılığı olarak, Basra Körfezi'nden Dicle nehri vadisi doğrultusunda Bağdat'a kadar yeni bir demiryolu imtiyazı talep etmeyi düşündüler. Bu hattı opsiyonel olarak Fırat vadisi üzerinden Akdeniz'de bir limana doğru uzatabileceklerdi. Bu demiryolunu inşa etmek için Osmanlı Devleti'nden herhangi bir kilometre garantisi talep edilmeyecekti.[8]

Bu arada mayıs ayının sonunda Osmanlı Devleti gümrük vergisini %11'den 15'e çıkarmak için resmi başvurusunu yaptı. Başvuruda Alman ve Avusturya hükümetlerinin kendilerine bu konuda olumlu cevap verdikleri de belirtilmişti.[9] Aynı günlerde İngiliz Dışişleri'ne İstanbul'daki büyükelçileri aracılığıyla alternatif bir demiryolu projesi önerisi gelmişti. Lowther, İngiltere'nin Bağdat Başkonsolosu Albay Ramsey'in kendisine yolladığı bu projeyi vakit geçirmek-

sizin Grey'e göndermişti. Ramsey İngiltere için çok önemli olan Mezopotamya ve çevresi için talep edilmesi gereken demiryolunun Bağdat'ı direkt olarak Akdeniz'e bağlaması gerektiğini savunuyordu. Onun önerdiği hat Bağdat'tan başlayarak Fırat vadisini takip edecek ve Halep üzerinden İskenderun'a ulaşacaktı. Ramsey'e göre, Osmanlı İmparatorluğu'nun iktisadi anlamda yeniden canlanabilmesi Mezopotamya'nın gelişmesine bağlıydı. Bu tür bir gelişme ancak sulama ve demiryolu inşa çalışmalarının birlikte yürütülmesiyle gerçekleşebilirdi. Ramsey Almanların Bağdat demiryolunu tamamlamaları varsayımında, Mezopotamya'daki İngiliz ticari çıkarlarını korumak bağlamında başlıca çözümün, önerdiği Bağdat-Akdeniz hattı olabileceğini iddia ediyordu.[10] Bu projelere bir de Willcocks'un Grey'e önerdiği Şam-Bağdat hattını ekleyebiliriz. İngiliz mühendise göre Fransızların demiryolu ağıyla bütünleşecek olan bu proje diğer alternatiflerden daha kazançlıydı. Willcocks Fransızların bu teklifi kabul etmeye hazır olduklarını Grey'e aktarmıştı.[11]

Bu durumda İngilizlerin elinde demiryolu ayrıcalığı bağlamındaki proje sayısı dörde çıkmış oluyordu. Bu projeler arasında derinlemesine bir araştırma yapmakla görevlendirilen "Mezopotamya Demiryolu Komitesi", çalışmalarını tamamlayarak raporunu 24 Temmuz 1909 tarihinde İngiliz yönetimine sunmuştu. Komite alternatif demiryolları sorununu çok boyutlu olarak inceledikten sonra, iki projeyi üzerinde durmaya değer buldu. Bunlardan birincisi Akdeniz'e uzatılma hakkının kendilerinde kalması şartıyla Körfez-Bağdat arası Dicle hattı projesiydi. Diğeri ise, İngiliz sermayesinin Bağdat demiryolu hattına Bağdat-Basra bölümünün kontrolüne sahip olmak koşuluyla katılımı idi. Komite bu projelerden birinin henüz gümrük artırımı sorununda bir yanıt vermeden, mümkün olan en kısa zamanda Osmanlı yönetimine sunulması gerektiğini belirtiyordu. Komite raporunda, demiryolu başvurusunun kabulünün gümrük artırımının onayı için önkoşul olarak ileri sürülmemesini tavsiye ediyordu. Zira sonuç alabilmek için her iki konunun birbiriyle ilişkisinin bu derece net ortaya konulmaması daha akılcı olabilirdi.[12]

İngiliz yönetimi için demiryolu imtiyaz başvurusu ve gümrük artırımı sorunlarının birbirinden ayrılması, ince eleyip sık dokumadan kabul edilebilecek bir öneri değildi. Aynı öneriyi 6 Temmuz tarihinde büyükelçi de dile getirmişti. Lowther her iki sorunu birbirine karıştırmadan Osmanlı Devleti'nden daha önemli avantajlar elde edebileceklerini iddia etmişti. Edward Grey ise büyükelçiden bu konuda daha ayrıntılı açıklamalar yapmasını rica etmişti. Bu ricasını iletirken de, gümrük artırımı silahını kullanmaksızın Almanların Bağdat demiryolunu Basra Körfezi'ne ulaştırmalarının nasıl önüne geçebilecekleri konusundaki endişelerini dile getirmişti.[13] Bu iki konunun ayrılması gerektiğini düşünenler ise, imtiyaz talebinin önkoşul olarak ileri sürülmesinin yeni rejimin reformlarının İngilizlerce engellendiği düşüncesiyle Meşrutiyet yöneticilerinde nefret duyguları yaratacağını savunuyorlardı. Oysa İngiliz yönetimi bu iki konuyu birbirine karıştırmaksızın Bağdat ile Basra Körfezi arasında kilometre garantisi talep etmeden bir demiryolu imtiyaz başvurusunda bulunursa, böylesi bir girişim Osmanlıları 1903 Bağdat Demiryolu imtiyazının ağır koşullarından kurtulma konusunda cesaretlendirebilir ve Almanların demiryoluna İngiliz katılımı konusunda daha uygun şartları kabul etmelerine neden olabilirdi. Sonuç olarak İngiliz yönetimi bu iki konunun birbirinden ayrı tutulması konusunda karara vardı.[14]

Bu arada 14 Eylül 1909 tarihinde Londra'daki Osmanlı Büyükelçisi Tevfik Paşa

İngiliz Dışişleri'nin gümrük vergisi artırımını onaylamaları konusunu bir kez daha gündeme getirdi. Bu artırımdan elde edilecek gelir Bağdat Demiryolu için değil, yapmak istedikleri reformlar için kullanılacaktı.[15] Bunun üzerine Tevfik Paşa'ya verilen notada gümrük artırımına onay vermeleri için gerekli koşullar belirtilmişti. Elde edilecek gelirden Bağdat demiryolunun yapımı için kesinlikle hiçbir aktarma yapılmamalı ve Osmanlılar bu konuda Alman yönetiminden güvence almalıydı. 12 Şubat 1910'da Tevfik Paşa'ya Hariciye Nezareti'nden gönderilen yönergede, Alman hükümetinin İngilizlerin istediği bu güvenceyi verdikleri ve bu konudaki olumlu tavırlarında bir değişiklik olmadığı yinelenerek İngiliz Dışişleri ile yapılacak görüşmelerde bu hususun vurgulanması isteniyordu.[16] Ancak İngiliz Dışişleri için bu güvence yeterli değildi. Her şeyden önce Mısır'a uygulanan borçlanma konusundaki sınırlamalar kaldırılmalıydı. Osmanlıların bir borç alması söz konusu olursa bunun en az üçte biri Londra piyasasından sağlanmalıydı. Ayrıca 1907 yılında söz verilmiş olan gümrük idaresi iyileştirmeleri yapılmalıydı.[17] İngiliz Dışişleri'nden Sir Charles Harding kendilerinin gümrük artırımı ve Bağdat hattı konusundaki duruşlarını Tevfik Paşa'yla görüşmesinde net bir biçimde ortaya koymuştu. Söyledikleri, Tevfik Paşa'nın telgrafında şöyle yer almıştı:

> Tarafımızdan suret-i katiyede beyan olunduğu üzere hükümet-i seniye %4 munzamdan mütehassil varidattan gayri varidat tahsis ettikçe İngiliz hükümetinin hattın Bağdat'a kadar olan kısmında alakadar olmasına bir sebep yokdur. İngiliz hükümetinin elyevm arzu ettiği şey Dicle vadisindeki ticaretinin tekamül etmesi ve Hükümet-i Osmaniye Bağdat ile Basra arasındaki hatt-ı cedidi bir şirket-i ecnebiyeye inşa ettirmek istiyor ise İngiliz sermayedarının diğerlerine tercih edilmesidir. Hükümet-i seniye bu hatt bizzat kendi hesabına inşa ettirdiği takdirde kimsenin itiraza hakkı yokdur.[18]

Harding'le Tevfik Paşa aynı konuda 3 Mayıs 1910 tarihinde bir görüşme daha yapmışlardı. Harding hattın Bağdat'tan Basra Körfezi'ne uzanan kısmının İngiliz sermayesi tarafından yapılması gereğini yineleyerek eğer bu gerçekleşemezse hiç değilse İngilizlerin Alman sermayesi ile birlikte bu bölümü inşa etmelerini zorunlu gördüklerini belirtmişti. Harding'in bu görüşmede demiryolunun terminusu olarak Kuveyt'i önermiş olması Tevfik Paşa'yı oldukça şaşırtmıştı. Tevfik Paşa Hariciye Nezareti'ne yazdığı raporda, daha birkaç yıl önce Alman keşif heyetinin Kuveyt'e gitmesinin neredeyse çatışma konusu olacağını hatırlatıyordu. Paşa bu yeni gelişme üzerine Kuveyt'in Osmanlı toprağı olduğunun tasdik ettirilmesi gereğinden söz ediyordu.[19]

Bu arada Grey, Lowther'ı Dicle güzergâhı doğrultusunda Körfez-Bağdat hattı imtiyazı için başvurmakla görevlendirdi. Osmanlı Devleti bu hattın yapımı için kilometre garantisi ödemeyecek ve hattın Akdeniz'e uzatılması önceliği İngilizlerde olacaktı. Hat güzergâhında sulama konusunda önemli adımlar atılacaktı.[20] Dışişleri'nin bu talebi üzerine Lowther konuyu Sadrazam Hilmi Paşa ile görüştü. Paşa kendisinin öneriye olumlu yaklaştığını, ancak konuyu kabine üyeleriyle müzakere etmesi gerektiğini söyledi. Ancak bu tür bir imtiyazın İngilizlere verilmesinin Almanları derinden yaralayacağını ve bunun sonucu olarak da birçok güçlükle karşı karşıya geleceklerini de vurgulamadan edemedi.[21] Bu görüşmenin hemen akabinde de İngiliz Dışişleri Müsteşarı Londra'da Osmanlı Sefiri Tevfik Paşa'dan imtiyaz taleplerine olumlu yanıt vermesi için Babıâli'ye baskı yapmasını istedi.[22] Görüldüğü gibi gümrük

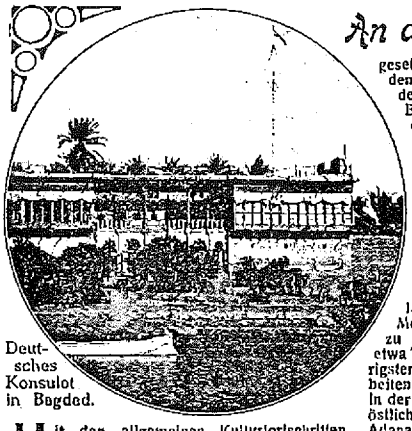
artırımını onay konusundaki notalarında İngilizlerin Osmanlı Devleti'nden istedikleri yeni demiryolu imtiyaz talebinden söz edilmiyordu. Ancak demiryolu imtiyaz talebi ile gümrük artırımını onaylama koşullarını içeren notaların aynı günlerde verilmesi dolaylı da olsa İngilizlerin gerçek niyetlerini açık ediyordu. Zaten kısa bir süre sonra artık İngilizlerin imtiyaz talebini, gümrük artırımının önkoşulu olarak açıkça ifade etmeye başladıklarını birazdan göreceğiz.

İngiltere'nin bu menfaatçi tavrı artık Osmanlı yöneticilerince de fark edilmekten öte açıkça ifade edilmeye başlanmıştı. Örneğin Sadrazam Hilmi Paşa çaresizlik içinde Marschall'la görüşerek ona, "İngilizlerin Türk dostluğunun arkasında kendi çıkarları" olduğunu ifade etmekten kaçınmamıştı. Hilmi Paşa Almanya büyükelçisine, "Siyasi anlamda İngilizlere bu imtiyazı vereceğime yılda bir iki milyon pound kilometre garantisi ödemeyi tercih ederim" demişti. Ancak diğer taraftan Mebusan Meclisi'nde kilometre garantisi ödemeksizin yapılacak olan bir demiryoluna hayır demenin gerekçelerini açıklamak çok zordu. Zira parlamenterler işin siyasi yönünü değil finansman sorununu dikkate alırlardı. Konu kapalı bir oturumda tartışılsa bile İngiltere mebusların çoğunluğunu kendi projesi lehine oy vermeye ikna için her olanağı kullanırdı. Hilmi Paşa bu nedenle Marschall'dan yalvarırcasına, Bağdat demiryolunun bu son kısmının, İngiltere'nin ve hatta gerekirse Fransa'nın eşit katılacağı bir yöntemle inşası konusunda Almanya'nın onayı için yardım istedi. Eğer bu koşul kabul edilirse demiryolunun Bağdat'a kadar olan kısmının inşasında hiçbir zorlukla karşılaşmayacaklarını garanti ediyordu.[23]

Aslında dönem Hilmi Paşa'nın talebinin karşılanabilmesi açısından elverişli sayılabilirdi. Zira yüzyılın başından beri giderek gerginleşen İngiliz-Alman ilişkileri artık tehlikeli bir aşamaya gelmişti. Uluslararası bir dizi sorunda taraflar karşı saflarda yer almış, İngiltere'nin Fransa'dan sonra Rusya ile de anlaşması Alman politikacılarda büyük bir yalnızlık duygusu yaratmıştı. Pancermenistlerden başlayarak çeşitli düzeylerdeki Alman basını ve onları destekleyen kitleler bu yabancılaşmanın daha da büyümesine neden olmuşlardı. Almanya'nın giderek büyüyen donanması ve her yerde gelişen ticari rekabet gücü ise İngiliz politikacıları ürküten gelişmelerdi. İngiltere'de de Almanya'ya karşı büyüyen milliyetçi yükseliş, gerilimi tehlikeli bir noktaya taşımıştı. Sonuç olarak her iki ülkenin yöneticileri bir yumuşamanın zorunluluğuna inanmaya başlamışlardı. Ve bir yumuşamaya gidilecekse iki ülke arasında gerginlik yaratan bu en önemli iki sorunun müzakereler yoluyla ele alınması gerekiyordu. Sonuç olarak Hilmi Paşa'nın Marschall'dan yardım istediği günlerde taraflarda sorunları müzakere etme eğilimi bulunmaktaydı. Zaten Hilmi Paşa'nın bu yeni yaklaşımından birkaç ay evvel ünlü bir İngiliz siyasi dergisinde Deutsche Bank Genel Müdürü Gwinner'in Bağdat Demiryolu'na İngiliz katılımı konulu makalesi yayımlanmıştı.[24] Bu makalede Gwinner, 1903 yılında İngiliz katılımı fırsatının tamamen basın ve bazı çıkar çevrelerinin kamuoyunu dolduruşa getirmesiyle kaçtığını, bunun sonradan kendisine Sir Clinton Dawkins tarafından yazılan mektupla da itiraf edildiğini, eğer bu katılım gerçekleşmiş olsaydı şirketin yönetim kurulunda İngiliz yöneticilerin görevlerini sürdürüyor olacaklarını[25] anlatarak yakın zamanda başlamasını umduğu yeni görüşmelere olumlu bir zemin hazırlıyordu. Nitekim bu makalenin yayımlanmasından altı ay sonra Berlin'de Gwinner-Cassel görüşmelerinin gerçekleştiğini birazdan göreceğiz.

An der Trasse der Bagdadbahn.*)

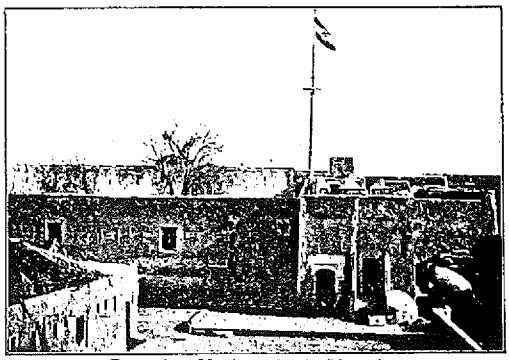
Von Regierungsbaumeister Georg Stephan.



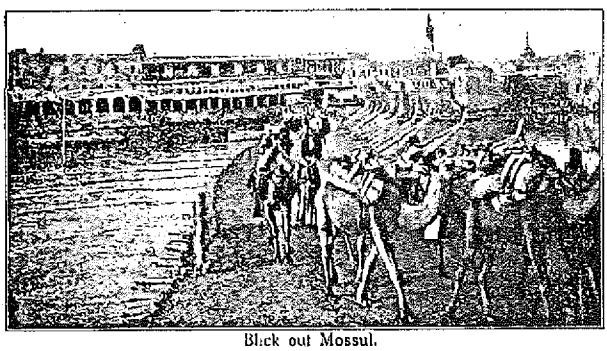
Deutsches Konsulat in Bagdad.

Mit den allgemeinen Kulturfortschritten der Völker gehen seit den Phönizlern und Aegyptern des Altertums und ferner seit dem Zeitalter der Entdeckungsreisen im 15. und 16. Jahrhundert bis in die Gegenwart auch ständig erfolgreiche Bestrebungen zur Schaffung immer verbesserter Verbindungen für Handel und Verkehr Hand in Hand. Eine der wichtigsten Grosstaten auf diesem Gebiet soll der Bau der Bagdadbahn werden, die uns dem Wunderlande Indien und den handelspolitisch so wichtigen Gebieten am Persischen Golf um mindestens eine weitere Woche näher bringt, wenn sie in ein bis eineinhalb Jahrzehnten fertig gestellt sein wird. Doch dies ist nicht der alleinige Zweck dieses grossen, lange vorbereiteten, jedoch infolge finanzpolitischer Hindernisse verhältnismässig langsam, gleichsam Schritt für Schritt sich entwickelnden Unternehmens. Gilt es doch weiten, einst so fruchtbaren Gebieten, besonders in Mesopotamien, durch die sehnsüchtig erwartete Eisenbahn wieder aufzuhelfen. Diese wird den Hauptfaktor bilden, einerseits zur Neubelebung jetzt verödeter Provinzen, andrerseits zum Schutze gesegneter Fluren, die jetzt noch immer, wie vor Jahrtausenden, den räuberischen Ueberfällen gewalttätiger Nomaden ausgesetzt sind. Dankbare Absatzgebiete werden dem europäischen Handel, insbesondere dem deutschen und österreichischen, durch die Bahn erschlossen und der energisch an der Pazifizierung des Landes arbeitenden türkischen Regierung wird es möglich sein, künftig etwa noch entstehende Unruhen durch rechtzeitige Entsendung von ausreichenden Truppenaufgeboten im Keime zu ersticken.

Inzwischen sind bereits 80 Kilometer der zweiten Etappe, der Taurus-Uebergang bei Ulu Kischla in einer Höhe von 1360 Meter über dem Meeresspiegel, nahezu fertiggestellt, mit etwa 7 Kilometer schwierigster Tunnellerungsarbeiten, und der Bahnbau in der Kilikischen Ebene, östlich und westlich von Adana, zwecks Beschleunigung gleichzeitig in Angriff genommen worden. Die erforderlichen Mittel wurden durch Emission der zweiten Serie der Bagdadbahn-Anleihe in Deutschland, Oesterreich, Belgien, Holland und der Schweiz aufgebracht. Die Frage der Linienführung ist kürzlich aus strategischen Rücksichten dahin entschieden worden, dass die Hauptlinie das Mittelmeer nicht berührt, sondern nur durch die alte Stichbahn Adana—Mersina mit der Küste verbunden bleibt. Nach Ueberschreitung des Amanusgebirges bei Bagtsche in einer Höhe von 600 Metern biegt die Bahn alsdann scharf nach Südosten um und führt direkt nach Aleppo und weiter über den Euphrat zunächst bis nach Helif im nördlichen Mesopotamien. Die jetzt also im Bau befindliche Strecke Bulguren—Helif, für die seitens der türkischen Regierung der Bagdad-Eisenbahngesellschaft die erforderlichen Unterpfänder vertraglich garantiert wurden, besitzt eine Länge von 840 Kilometern. Sie stellt mithin mehr als ein Drittel der Gesamtlänge der Bagdadbahn bis zum Persischen Golf dar und hinsichtlich der namentlich im Gebirge sich bietenden Hindernisse den technisch schwierigsten Teil. In Aleppo erreicht die Bahn den Anschluss an die alte Handelsmetropole Nordsyriens, noch heute mit etwa 185 000 Einwohnern die zweitgrösste Stadt von Syrien — nächst Damaskus — und Hauptstadt eines Wilajets, das vom Mittelmeer bis zum Euphrat sich erstreckt. Es wäre ein schwerwiegender Fehler gewesen, hätte man bei der Trassenführung Aleppo nur durch einen südwärtsgerichteten Seitenstrang an das Netz der Bagdadbahn angeschlossen. Man hätte den Güter- und Personenverkehr Aleppos mit Europa dadurch fast ganz der syrisch-französischen Linie überlassen und seinen Handelsverkehr mit dem Osten recht erschwert. Und doch ist dieser schon jetzt, also noch im Zeitalter des Karawanenbetriebes, ziemlich beträchtlich.



Deutsches Vizekonsulat in Mossul.



Blick aus Mossul.

Die Stadt, die mit schönen Moschee- und Kirchenbauten, Schulen, verhältnismässig breiten sauberen Strassen auf den europäischen Reisenden einen recht günstigen Eindruck macht, mehr noch als das infolge leichterer „flüchtigerer" Bauweise teilweise in zwar recht malerischem Verfall befindliche Damaskus, ist recht alten Ursprungs und auf Grund antik-ägyptischer Urkunden bis in das zweite vorchristliche Jahrtausend zurückdatierbar. Assyrer, Perser, Araber, Byzantiner, Kreuzfahrer, Mongolen, Mameluken und Osmanen kämpften nacheinander mit den Syrern um den Besitz der Stadt, die in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zweimal durch schwere Erdbeben heimgesucht wurde, aber unter der ägyptischen Herrschaft Ibrahim Paschas rasch wieder aufblühte, dank ihrer günstigen Lage.

Wieviel Aleppo und ganz Nordsyrien durch die Bagdadbahn gewinnen wird, geht schon aus der Tatsache hervor, dass es seit Fertigstellung des Suezkanals durch Rückgang des Karawanenverkehrs an Bedeutung eingebüsst hat; es ist also auf den Verkehr landeinwärts nach dem Innern angewiesen, der nach Fertigstellung der Bagdadbahn einen bedeutenden Aufschwung nehmen wird, natürlich nicht mit einem Schlage, sondern der Eigentümlichkeit des Orients entsprechend nach und nach.

Von Aleppo aus wendet sich die Bagdadbahn unter spitzem Winkel wieder nach Nordosten und erreicht nach etwa 100 Kilometern am Sadjûr, einem Nebenfluss

Kefil am Euphrat.

*) Nähere Einzelheiten in dem in der Verlagsanstalt für Literatur und Kunst demnächst erscheinenden Buche des Verfassers.

Kolonie und Heimat *gazetesinin "Bağdat Demiryolu'nun güzergâhında" başlıklı 1909 tarihli makalesi.*

Aslında daha 1909 yılından önce bile Alman ve İngiliz yöneticiler gerilimin düşürülmesi gerektiğinin farkına varmışlardı. Şansölye Bülow, İngiliz Büyükelçi Goschen'e 1909 yılının Nisan ayında iki ülke arasında siyasi bir uzlaşma için yaklaşımda bulunmuşsa da bu yaklaşım İngiltere tarafından üçlü itilafın birlikteliğine karşı bir taktik olarak algılanmıştı.[26] Yine Bülow'un görevden ayrılışından hemen önce haziran ayında bu kez bir İngiliz-Alman yakınlaşması Dışişleri Bakanı Schoen tarafından gündeme getirilmiş ve öncelikle donanma konusunda bir anlaşma yapılması gerektiği vurgulanmıştı. Ancak bu konuda İngiliz Dışişleri esnek değildi ve Grey bu sorunun çözümünün tek yolunun Almanya'nın İngiliz donanması ile rekabetten vazgeçmesi olduğunu belirtmişti.[27]

Bethmann Hollweg de başbakan olur olmaz Bülow gibi yakınlaşma arayışlarını sürdürmüştü. Almanlar yine itilaf devletlerinin birlikteliğini zayıflatmaya yönelik olarak genel bir siyasi anlaşma için çaba gösterirlerken, İngilizler donanma sorununu bağımsız tutmaktan yana tavır almışlardı. Bu konuda uzlaşılırsa ardından Fransa ile İngiltere'nin de onaylayacağı bir siyasi uzlaşmaya gidilebilinirdi. Bu görüşmeler çerçevesinde elbetteki Bağdat Demiryolu sorunu da gündemi belirleyen konular arasında başta gelmekteydi.

Ekim sonlarında Dışişleri Bakanı Grey ile Almanya'nın Londra Büyükelçisi Metternich arasında Bağdat Demiryolu sorunu oldukça açık bir biçimde tartışılmıştı. Grey'e göre hiçbir İngiliz Dışişleri Bakanı mevcut koşullarda Osmanlıların %4 gümrük vergisi artışını kabul edemezdi. Zira bu artıştan en fazla olumsuz etkilenecek olan İngiliz ticaretiydi. Üstelik İngiliz tacirlerin ödeyeceği bu para bölgedeki İngiliz ticaretine ağır bir darbe indirecek olan bir demiryolunun inşasına hizmet edecekti. O güne kadar Lynch Gemicilik Şirketi'nin elindeki ayrıcalık sayesinde bölgenin ticareti kendilerinin elindeydi. Bağdat demiryolunun bölgeye ulaşması bu durumu Almanların lehine olarak değiştirecekti. Üstelik demiryolu Basra Körfezi'ne ulaşırsa kendileri için hayati önem taşıyan Hindistan yolu yabancı bir gücün kontrolüne girecekti. Yoksa bu özel koşullar söz konusu olmasaydı bir bölgenin demiryolu ile ticarete açılmasına karşı çıkmayı hiçbir zaman doğru bulmazlardı.

Metternich ise Grey'in endişelerini gidermek için, demiryolunun yabancı bir gücün değil Osmanlıların kontrolünde olacağını belirttikten sonra ticari bir girişim ile siyasi nüfuzu karıştırmamak gerektiğini, Alman girişimci ruhunun önderlik edeceği Bağdat Demiryolu'nda hiçbir ülkeye farklı tarife uygulanmayacağını, ayrıca yabancı sermaye katılımına her zaman açık olduklarını ve özellikle demiryolunun son bölümü üzerine aralarında anlaşabileceklerini belirtmişti. Büyükelçi ayrıca eğer Bağdat Demiryolu konusunda uzlaşabilirlerse İngilizlerin gümrük artışını ve bu artıştan sağlanacak olan gelirin Bağdat Demiryolu için kullanımını kabul edip etmeyeceklerini öğrenmek istemişti.[28]

Grey bunun üzerine konunun Windsor'da görüşüldüğünü ve orada savundukları gibi sorunun dörtlü görüşme yoluyla çözüleceğini vurgulamıştı. Fransa'nın zaten Osmanlı topraklarındaki demiryolu ve diğer yatırımları nedeniyle girişime katılmaktan yana olacağına inandığını belirtmiş, önemli olanın Rusya'nın itirazlarını giderecek bir çözüme ulaşmak olduğu üzerinde durmuştu. Zira aksi takdirde Rusya kendilerinin her zaman olduğu gibi onların sıcak denizlere ulaşmalarının önüne geçme politikasını sürdürdüklerine inanırdı ki, bu da Rusya ile siyasi sorunlarını çözerek bir anlaşmaya vardıkları bu dönemde İngiltere'nin arzu edeceği bir durum olmaz-

dı.[29] Grey konuşmada Almanya'nın Bağdat Demiryolu üzerine somut önerilerini beklediklerini de sözlerine eklemişti. Metternich yanıt olarak bu konuyla doğrudan şansölyenin ilgilendiğini ve öneri hazırlıklarının yapıldığını; bu arada İngilizlerin yapacağı önerileri de memnuniyetle karşılayacaklarını belirtmişti.[30]

1 Marschall'dan Dışişleri'ne, 25.10.1908, Constantinople, *G.D.D.*, Vol. 3, XXVII. 576, s. 367.

2 Zimmermann ve Griesinger'in 17 Temmuz 1909 tarihli ve 9964 no'lu raporu, *GP*, 27/2, s. 569-573. Avusturya Büyükelçisi bir İngiliz grubunun Şam-Bağdat Demiryolu imtiyazı için başvuruda bulunduğunu yazıyor. Pallavicini'den Aehrenthal'a 24.11.1909 tarihli rapor, *Staatsarchiv Wien*, Ad. Registratur F 19/32.

3 Marschall'dan Bethmann Hollweg'e, 22 Kasım 1909, *GP*, 27/2, no. 9978, s. 591.

4 Bode, s. 34.

5 Memorandum respecting the Bagdad Railway, 1909, *B.D.F.A.*, Vol. 18, Doc. 58, s. 370.

6 Lowther'dan Grey'e, Tarabya, 11 Ekim 1909, *B.D.*, Vol. 6, No. 276, s. 378.

7 Bu alternatif her zaman gündemdeydi. Örneğin 12 Mayıs 1909'da bir üye Dışişleri müsteşarına değişen koşullar paralelinde Bağdat demiryolunun Körfez hattının kendilerince inşası konusunu soruyordu. *B.O.A.*, HR. SYS, 108/58.

8 Memorandum respecting the Bagdad Railway, 1909, *B.D.F.A.*, Vol. 18, Doc. 58, s. 371. İngiltere için Akdeniz ile Hindistan arasında bir demiryolu inşasının hayati değeri üzerine bir görüş için bkz. Charles E. D. Black, "A Rilway to India", *The Nineteenth Century*, Vol. LXV (Ocak-Haziran 1909), s. 164-169.

9 Memorandum respecting the Bagdad Railway, 1909, *B.D.F.A*, Vol. 18, Doc. 58, s. 371, 372.

10 Lowther'dan Grey'e, Constantinople, 25 Mayıs 1909, *B.D.*, Vol. 6, No. 270, s. 371, 372.

11 Robert O. Davies, *The Britisch Attitude toward the Bagdad Railway 1903-1910*, Yayınlanmamış Master Tezi, The Ohio State University, 1937, s. 61. Willcocks'un sulama projesiyle birlikte Bağdat'ı Akdeniz'e bağlayacak olan alternatif bir önerisi için bkz. Pallavicini'den Aehrenthal'e 15.12.1909 tarihli rapor, Konstantinopel, *Staatsarchiv Wien*, Ad. Registratur F 19/32. Ayrıca bkz. Mensdorf'dan Aehrenthal'e 12.11.1909 tarihli rapor, Londra, *Staatsarchiv Wien*, Ad. Registratur F 19/32.

12 Report of Mesopotamian Railway Committee, Foreign Office, 24 Temmuz 1909, *B.D.F.A.*, Volume 18, Doc. 55, s. 362-364.

13 Grey'den Lowther'a, 14 Temmuz 1909, *B.D.*, Vol. 6, No. 271 (Ed. Note), s. 374.

14 Memorandum respecting the Bagdad Railway, 1909, *B.D.F.A.*, Vol. 18, Doc. 58, s. 375.

15 Aide-notaire comminicated by Tewfik Pasha, 14 Eylül 1909, *B.D.*, Vol. 6, No. 273, s. 375, 376.

16 Londra Sefiri Devletlu Tevfik Paşa Hazretleri'ne, *B.O.A.*, HR. SYS, 109/1.

17 Memorandum cominicated to Tewfik Pasha, 23 Eylül, 1909, *B.D.*, Vol. 6, s. 791, 792. Ayrıca, Marschall'dan Dışişleri'ne, 4.10.1909, *G.D.D.*, Vol. III, XXVII. 574, s. 366, 367.

18 Hariciye Nezareti'ne 28 Şubat 1910 Tarihiyle Londra Sefaret-i Seniyesi'nden Varid Olan 99 Numaralı Telgrafnamenin Tercümesidir, *B.O.A.*, HR. SYS, 109/1.

19 Hariciye Nezaret-i Celilesi'ne, *B.O.A.*, HR. SYS, 109/5.

20 Grey'den Lowther'a, Vol. 6, Foreign Office, 18 Ağustos 1909, *B.D.*, Nr. 272, s. 374.

21 Lowther'dan Grey'e, Tarabya, 14 Eylül 1909, *B.D.*, Vol. 6, No. 274, s. 376, 377.

22 *B.O.A.*, HR. SYS, 108/61.

23 Marschall'dan Dışişleri Bakanlığı'na (gizli), 25 Ekim 1909, *GP*, 27/2, no. 9969, s. 576-578. Aynı raporun İngilizcesi için, Marschall'dan Dışişleri'ne, 25.10.1908, *G.D.D.*, Vol. III, XXVII. 576, s. 367.

24 1903 sürecini irdeleyen bir önceki bölümde gündeme getirdiğimiz bu makale Londra Sefareti'nden Hariciye Nezareti'ne gönderilmişti. Bkz. *B.O.A.*, HR. SYS, 108/59.

25 Gwinner, s. 90.

26 Goschen'den Grey'e, Berlin, 16 Nisan 1909, *B.D.*, Vol. 6, No. 174, s. 265, 266.

27 Goschen'den Grey'e, Berlin, 23 Haziran 1909, *B.D.*, Vol. 6, No. 183, s. 276-278.

28 Londra Büyükelçisi Metternich'den Hollweg'e, Londra, 28 Ekim 1909, *GP*, Band 27/2, Nr. 9972, s. 580, 581. Mektubun İngilizcesi için, Metternich'den Hollweg'e, 28.10.1908, *G.D.D.*, Vol. III, XXVII. 580, s. 369.

29 Adı geçen rapor, s. 581, 582.

30 Grey'den Goschen'e Foreign Office, 28 Ekim 1909, *B.D.*, Vol. 6, No. 202, s. 304.

GWINNER-CASSEL GÖRÜŞMELERİ VE İNGİLİZLERİN DİCLE DEMİRYOLU İMTİYAZI TALEBİ

Yiğitçe dövüşün ama dost olarak yiyin ve için.
Shakespeare

Bir yandan Alman ve İngiliz yöneticileri arasında geniş bir uzlaşma çerçevesinde Bağdat Demiryolu müzakereleri devam ederken diğer yandan Deutsche Bank'ın yönetim kurulu üyesi Gwinner ile National Bank of Turkey Genel Müdürü Cassel arasında görüşmeler sürdürülmüştü. Yani şimdi gündeme gelecek olan Gwinner-Cassel görüşmeleri her iki hükümetin bilgisi ve denetiminde yürütülmüştü. Bu görüşmelerin, ilk dinamiğinin Hilmi Paşa'nın Marschall'a yaklaşımından başladığını düşünürsek, Osmanlı Devleti'nin de bilgi ve onayıyla gerçekleştiği söylenebilir. Nitekim Sadrazam Hilmi Paşa ve Maliye Nazırı Cavit Bey, Gwinner ile 1909 yılının Kasım ayında konuyu derinlemesine tartışmışlardı. Bu konuşmada Gwinner, Cassel'in kendisine 1908 yazında İngilizlerin demiryolunun bütününde bir yüzdeye sahip olmak yerine hattın coğrafi olarak paylaşımından yana olduklarını net olarak söylediğinden söz etmişti. Eğer Babıâli Körfez bölümünün İngilizlerin kontrolünde yapılmasına razıysa, kendisi de İngilizlerle bu çerçevede müzakerelere girişebilirdi. İngilizlerden karşılık olarak demiryolunun Bağdat'a kadar olan ana bölümüne muhalefet etmemelerini talep edecekti.[1] Gwinner ile uzlaşan Babıâli, Londra Sefiri Tevfik Paşa'ya "Bağdat şimendüferinden dolayı Almanlarla İngilizler arasında tahaddüs edip her iki memlekete olan münasebat-ı iktisadiye ve siyasiyemiz üzerinde suitesir [olumsuz etki] hasıl eden ihtilafın izalesi [giderilmesi]" için gerekli girişimlerde bulunmasını istedi.[2] Bir anlamda Deutsche Bank başkanı Alman, İngiliz ve Osmanlı çıkarlarını uzlaştırma misyonunu yüklenmiş oluyordu.

Gwinner bu gelişmenin ardından İstanbul'dan ayrılmadan evvel National Bank of Turkey'nin yönetim kurulu üyelerinden Edwin Whittall ile görüşmüştü. Gwinner onun Almanlar ile İngilizlerin Osmanlı topraklarındaki iktisadi yatırımlar üzerinde uzlaşmalarından yana bir banker olduğunu belirtiyordu.[3] Zaten kendisini Whittall ile tanıştıran kişi de aynı bankanın başkanı Sir Henry Babington Smith idi. Gwinner konuyu Babington Smith ile de müzakere etmiş, ona İngilizlerin Bağdat Demiryolu konusunda işbirliği önerisini getirmiş, hatta Osmanlıların onayıyla demiryolunun

No 251. 1e CLASSE

Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie

1907

Carte de Service

Parcours Réseau

Pour Mr le Directeur A. Gwinner, Président du Conseil d'Administration

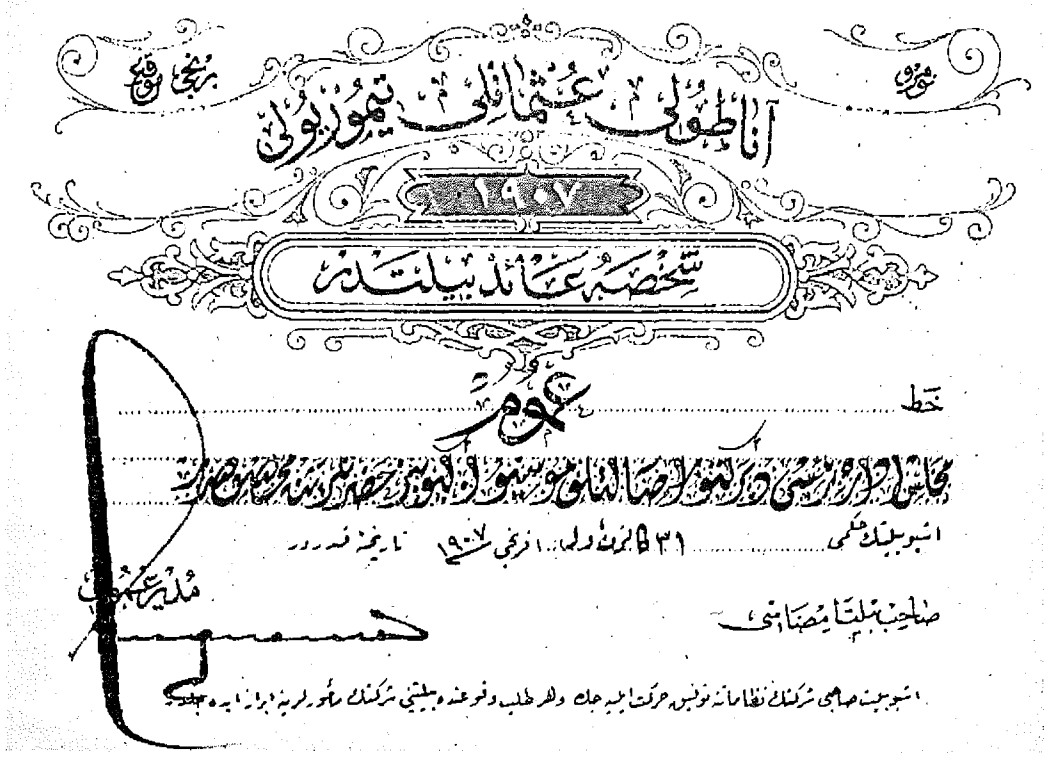
Valable jusqu'au 31 Décembre 1907

Le Directeur Général

Signature du Titulaire

La présente carte doit être présentée à toute réquisition du personnel de la Société.

Le Titulaire devra se conformer aux règlements de la Société.



آناطولی عثمانلی تیموریولی

۱۹۰۷

شخصه عائد بیلتدر

خط عموم

مجلس اداره رئیسی دیرکتورلر صالتلو موسیو آرکیوبیر حضرتلرینه محرر صدر

اشبو بیلتك حکمی ۳۱ کانون اول ۱۰ فرنجی ۱۹۰۷ تاریخنه قدردر

مدیر عمومی

صاحب بیلتا مضامینی

اشبو بیلت صاحبی شرکتك نظاماتنه توفیق حرکت ایلیه جك و هر طلب وقوعنده بیلتنی شرکتك مأمورلرینه ابراز ایده جك

Anadolu ve Bağdat Demiryolunun Arthur von Gwinner adına kesilmiş biletleri.

Bağdat-Basra Körfezi bölümünün İngiliz kontrolüne bırakılabileceğini ifade etmişti.[4] Bu gelişmeler üzerine Whittall, Gwinner-Cassel görüşmelerini koordine etmek üzere Londra'ya gitmişti. Whittall yaptığı ön müzakereler konusunda Cassel dışında Edward Grey ve Harding'i de bilgilendirmişti.[5] Ön hazırlıklar tamamlandıktan sonra Cassel asıl müzakereleri sürdürmek üzere Berlin'e gitmişti. Babington Smith de aynı amaçla İstanbul'dan ayrılmıştı.[6]

Cassel Berlin'de gayet dostça karşılanmış, Deutsche Bank yöneticilerinin yanı sıra birçok Alman politikacısıyla da görüşmüştü. Gwinner'in kendisine yaptığı teklif gayet netti. Bağdat demiryolunun Bağdat'tan Basra Körfezi'ne kadar olan bölümünü inşa etmek için yeni bir şirket kurulacak ve bu yeni şirketin hisselerinin %50'si İngilizlere, %30'u Bağdat Demiryolu Kumpanyası'na, %10'u Anadolu Demiryolu Kumpanyası'na ve kalan %10'u ise Osmanlı hükümetine ait olacaktı. Gwinner İngilizlere %50'den fazla pay verememelerinin nedeninin Sadrazam Hilmi Paşa'nın isteği olduğunu da özellikle vurgulamıştı. Yoksa kendileri daha yüksek bir orana da itiraz etmezlerdi. Gwinner uzlaşma sağlanması için bir diğer önkoşulun ise yeni kurulacak şirketin 8500 sterlin olan kilometre garantisi hakkının 2000 sterlinini inşaatın asıl masraflı kısımlarını inşa edecek olan Bağdat Demiryolu Kumpanyası'na devretmesi olduğunu belirtiyordu.[7] Özellikle Toros dağlarının aşılması gibi zor bölümlerin masraflarının bir ölçüde karşılanabilmesi için inşası kolay bölümlere bel bağlamış olan demiryolu şirketinin bu talebinde ısrarlı olacağı açıktı.[8]

Gwinner'in %50 oranındaki teklifi bu oranın mutlak kontrol için yetersiz olduğu gerekçesiyle ne Cassel'i[9] ne de İngiliz yöneticilerini tatmin etmişti.[10] Bu nedenle Cassel, Harding ile görüştükten sonra 22 Aralık tarihinde Gwinner'e İngiliz katılımının en az %60 olması gerektiğini belirtmişti.[11] Kilometre başına 2000 sterlin tutarındaki garantinin Bağdat Demiryolu Şirketi'ne aktarılması teklifi ise adil bulunmuştu.[12]

İngilizler sürekli olarak kilometre garantisi sisteminin Almanların Osmanlılara karşı uyguladığı adaletsiz bir sömürü aracı olduğunu savundukları için, şimdi zor duruma düşmüşlerdi. Ama daha da önemli kaygıları, Almanlarla yapacakları olası bir anlaşmanın İtilaf devletlerinin uyumuna zarar verebilme ihtimaliydi. Bilindiği gibi bu konu baştan beri Grey'in en önemsediği hususların başında geliyordu ve Windsor sürecinde olduğu gibi, Rus ve Fransız diplomatları görüşmelerden sürekli olarak haberdar ediliyordu. Edward Grey bu yüzden Gwinner'in teklifinin incelenmesinin zaman alacağını, zira önce The Board of Trade'in görüşlerini bekleyeceklerini ve konuyu Fransız ve Rus yöneticileriyle de görüşeceklerini vurgulamıştı.[13] Aynı amaçla İngiltere'nin Berlin Büyükelçisi Goschen'a da, Bağdat Demiryolu müzakerelerinin ancak altı aşamada tamamlanabileceği konusunda talimat verdi. Öncelikle bankerler kendi aralarında anlaşacak ve İngiliz yönetimi bu anlaşmanın İngiliz çıkarlarına uygunluğunu denetleyecekti. İkinci aşamada Fransızların ve Rusların onayının alınması için onların bu konudaki taleplerinin karşılanması gerekecekti. Bu üç aşamadan sonra Alman ve Osmanlı yönetimlerinin onayı alınabilinirse, İngiliz yönetimi %4 gümrük artışı talebini onaylayacaktı.[14] Görüldüğü üzere Grey'in kafasında uzun ve zorlu bir süreç bulunmaktaydı.

Alman politikacıların yaklaşımı da müzakereleri çıkmaza sokacak unsurlar taşıyordu. Nitekim 15 Aralık tarihinde Dışişleri Bakanı Schoen İngiliz Büyükelçisi Goschen'a samimi ve net olarak eğer Gwinner ile Cassel bir anlaşmaya varsalar bile, bunun anlaşmanın

doğrudan Alman yönetimince onaylanacağı anlamına gelmeyeceğini söylemişti. Zira Alman kamuoyunu ellerindeki imtiyazın çok değerli ve kritik bir bölümünü İngilizlere vermeleri karşılığında elde edecekleri konusunda tatmin etmeleri gerekiyordu. Schoen bu karşılığın Şansölye Hollweg'in düşündüğü gibi genel anlamda bir siyasi anlaşma olabileceğini ima etmişti.[15] İngilizler ise her zaman olduğu gibi genel bir siyasi anlaşmayı itilaf ruhuna zarar vereceği endişesiyle reddediyorlardı. Edward Grey demiryolu görüşmelerinin bağımsız olarak yürütülmesini savunuyor, bu konudaki bir uzlaşmanın diğer konularda da bir anlaşmanın yolunu açma umudunu dile getiriyordu.[16]

İngilizler ise kendilerinin gümrük vergisi artışını ve bu artışın Bağdat Demiryolu'nda kullanımını onaylamalarının başlı başına bir ödün olduğunu savunuyorlardı. Nitekim Büyükelçi Goschen'ın 15 Ocak 1910 tarihinde Alman yönetimine verdiği Grey'in görüşlerini içeren raporunda, bunun ötesinde verilecek bir tavizin İngiliz kamuoyunca kabul edilemeyeceği vurgulanmıştı.[17] Grey %4 ithalat gümrüklerinin artışının en fazla İngiliz ticaretini olumsuz etkileyeceğini, İngiliz tacirlerinin ödeyeceği bu bedelin bölgede İngiliz çıkarlarını tehlikeye atacak olan Bağdat Demiryolu'na harcanmasının yeterince önemli bir ödün olduğunu belirtmişti. Üstelik Bağdat demiryolunun bölgeye ulaşması yıllardır o bölgede tekel haklarıyla donanmış olan İngiliz Lynch şirketinin aleyhine olacaktı.[18] Metternich de Londra'dan, İngilizlerin Bağdat Demiryolu üzerinden genel bir anlaşmaya varmak istemediklerini ve Körfez hattı için ek bedel ödememe konusunda kararlı olduklarını açık ve net olarak Alman Dışişleri'ne bildiriyordu.[19]

Bu arada İngiltere'deki anayasa krizi ve seçimler, konunun bir süre gündemden düşmesine neden olmuştu. Seçimlerden

Alman Dışişleri Bakanı Wilhelm von Schoen'ün L'Illustration *dergisinde yayımlanmış bir resmi.*

sonra sorun yeniden gündeme geldiğinde Alman Başbakanı Bethman Hollweg ülkesinin duruşunu İngiliz Büyükelçisi Goschen'e nedenleriyle anlatmıştı. Daha başlangıcından beri İngiltere'nin başlattığı muhalefet ve buna Rusya ve Fransa'nın da katılımı Bağdat Demiryolu'nu bir ulusal onur meselesi haline getirmişti ve bu nedenle kamuoyu gelişmeleri büyük bir hassasiyetle izlemekteydi. Şimdi birdenbire imtiyazın en değerli bölümünü, girişime en sert muhalefeti yürütmüş bir ülkeye devretmelerini Alman halkının anlayışla karşılaması beklenemezdi. Böyle bir durumda kamuoyunun kızgınlığı sadece Alman yönetimine değil İngiltere'ye karşı da yükselirdi ki, bu da iki ülke arasındaki ilişkilerin iyice gerilmesine neden olurdu.[20] Alman şansölyesi, Osmanlı gümrük vergi-

İngiltere'nin İstanbul'daki büyükelçisi Edward Goschen.

leri artışının Bağdat Demiryolu için kullanımının onaylanmasının Almanya'ya değil Osmanlı Devleti'ne verilmiş bir ödün olduğunu, bu artışın Alman girişimcilerinin değil Osmanlıların ödeme güçlüklerinin hafiflemesine yardımcı olacağını, nasılsa bir süre önce ya da sonra imtiyaza sahip olan şirkete gerekli ödemelerin yapılacağını ve böylelikle kumpanyanın hattı tamamlayacağını sözlerine ilave etmişti. Goschen ne gibi bir ödün beklediklerini sorduğunda, kendileri için Bağdat Demiryolu üzerine yapacakları bir anlaşmanın ancak genel bir siyasi anlaşmayla birlikte anlam kazanabileceğini belirtmişti.[21]

İngiliz Büyükelçisi Goschen şansölyenin düşüncelerini ayrıntılı bir şekilde merkeze ilettiğinde, Alman önerilerine genellikle kuşkuyla yaklaşan Louis Mallet ve Eyre Crowe gibi kimi İngiliz Dışişleri görevlileri bu durumu kızgınlıkla karşılamışlardı. Harding, şansölyenin görüşlerini o kadar kabul edilemez bulmuştu ki yanıt verilmesini bile gereksiz görüyordu. Genel hava, Almanların Körfez hattı karşılığında İtilaf devletlerinin birlikteliğini tehlikeye atacak bu "mantıksız" talepleri üzerine tartışmaya bir son vermekti. Artık yapılması gereken Osmanlı Devleti'nden bölgede yeni bir demiryolu imtiyazı elde edebilmek için eldeki tüm olanakları kullanmaktı. Mallet böylece Almanlarla eşit kozlarla pazarlık edebileceklerini belirtiyordu.[22] Berlin Büyükelçisi Goschen'a göre de, Hollweg Bağdat demiryolunun Körfez bölümünü Almanya'yı Avrupa'da istediği gibi hareket edebilecek bir konuma getirmek amacıyla siyasi bir anlaşma elde etmek için kullanıyordu.[23]

Yönetimler arası müzakerelerin olumsuzlukla sonuçlandığı bir süreçte girişimciler arasında bir anlaşmaya varılması imkânsızdı. Nitekim önce Ernest Cassel, Gwinner'e, siyasiler arasındaki görüşmelerin Alman hükümetinin tutumu nedeniyle olumsuzlukla sonuçlandığını yazmıştı. Gwinner ise yanıtında Cassel'in bu konuda tam olarak bilgilendirilmediğine inandığını, zira Alman değil İngiliz yönetiminin engelleyici bir rol oynadığını vurgulamıştı. Cassel'e mektubunda gümrük artırımı izninin Körfez hattının imtiyazının devredilmesinin karşılığı olamayacağını, zira bu talebin Osmanlı yönetiminden geldiğini, yoksa kendilerinin demiryolunu gümrük artırımı olmaksızın da inşa edebileceklerini yazmıştı. İngilizlerin Körfez hattında %60 pay sahibi olmalarının da Osmanlı yönetimi tarafından kabul edilmediğini, bu konuda Almanların yapabileceği bir şeyin olmadığını belirtmişti.[24] Gwinner siyasilerin yürüttüğü görüşmelerin tersine, Cassel ve Babington Smith ile aralarında oldukça düzeyli ve dostane seyreden bu müzakere sürecini yine Shakespeare'den

alıntıladığı hoş bir cümleyle noktalamıştı: "Yiğitçe dövüşün ama dost olarak yiyin ve için."[25]

Aslında bu sürecin ortalarında 8 Şubat 1910 tarihinde Babington Smith, İngiliz ve Alman girişimcileri engelleyenin siyasi süreç olduğunu açıkça belirtmişti. Harding'e yazdığı mektubunda, işin içine siyasi faktörler girmeseydi kendilerinin anlaşmalarının zor olmadığını vurgulamış ve bir anlamda Almanların önerdikleri koşulların her iki ülke için de adil sayılabileceğini hissettirmişti. Özellikle itiraz ettikleri kilometre garantisi sisteminin Bağdat Demiryolu örneğinde haklı gerekçeleri olduğunu belirtmişti.[26] Aynı şekilde müzakereler için Berlin'de bulunan Cassel de oradaki Osmanlı elçisi Osman Nizami'ye siyaset işin içine girmezse görüşmelerden umutlu olduğunu söylemişti.[27]

Gwinner'in Cassel'e gönderdiği mektup Babington Smith aracılığıyla İngiliz Dışişleri'ne ulaşmıştı. Bunun üzerine Grey 31 Mayıs günü National Bank of Turkey başkanlığına gönderdiği gizli mektupta, hattın Bağdat-Basra bölümünde %55 pay sahibi olmaları ve Kuveyt'te bir liman inşa etmeleri koşuluyla müzakereye devam edebileceklerini belirtmiş, ancak Fransa ve Rusya'ya danışılmadan hiçbir anlaşmayı imzalamalarının mümkün olmadığını da bir kez daha vurgulamıştı.[28] 19 Temmuz'da Babington Smith, Grey'e yanıtında, yeni önerilerin Gwinner'e iletildiğini, ancak bir cevap alınamadığını belirtmiş, %50'nin üzerinde paya sahip olmalarını Osmanlı yöneticilerinin istemediğini de sözlerine eklemişti. Smith İngiliz tutumu konusunda da görüşmeleri tıkayan önemli bir unsura parmak basarak dolay-

National Bank of Turkey Genel Müdürü Ernest Cassel'in Anders Zorn imzalı portresi.

Sir Henry Babington Smith.

lı bir eleştiri getirmişti. İtilaf devletlerine fazla bağımlı bir politika izlediklerini ima edercesine Fransız ve Rusların ne istediklerini Almanlarla görüşmeden evvel bilmeleri gerektiğinin altını çizmişti.[29] Grey-Smith mektuplaşması, İngiliz Dışişleri Bakanı ile Bağdat Demiryolu'na katılmak isteyen İngiliz girişimciler arasında son görüş alışverişi olmuştu.

Böylece İngilizler yeniden kendi hesaplarına Bağdat'tan Basra Körfezi'ne bir demiryolu inşa imtiyazı elde etmek için Osmanlı Devleti'ne baskı yapmaya başladılar. 18 Nisan'da Grey Osmanlı Büyükelçisi Tevfik Paşa'ya, kendilerine Bağdat Demiryolu sözleşmesinde önemli değişikliklere gidilmeden inşaata devam edilmeyeceği konusunda söz verdiklerini hatırlatmıştı. Verilen bu söze rağmen Osmanlı yöneticilerinin Almanlarla demiryolu inşaatının devamı üzerine görüşmeler yapmalarından huzursuzluk duyduklarını vurgulamıştı. Grey bu konuşmada yeni rejime maddi manevi destek olmalarına rağmen, Dicle hattı imtiyazı için olumlu bir yanıt alamadıklarından da yakınmıştı. Kendileri sadece bölgedeki çıkarlarına ölümcül zararlar verecek yabancı bir girişime karşı önlem olarak bu talepte bulunmuşlardı ve imtiyazı politik çıkarları için kullanmayacaklarına söz veriyorlardı. Grey bölgede bağımsız bir demiryolu imtiyazı elde etmeden gümrük artışını onaylamalarının ve Almanların Basra Körfezi'ne ulaşmalarına seyirci kalmalarının olanaksız olduğunu da sözlerine eklemişti. Grey bu konuşmayı Lowther'a aktarırken, Tevfik Paşa'nın kendisine hak vererek bu tür bir çözüm için Osmanlı yönetimine baskı yapacağını söylediğini vurguluyor, bu nedenle büyükelçinin konuyu İstanbul'da titizlikle takip etmesini istiyordu.[30]

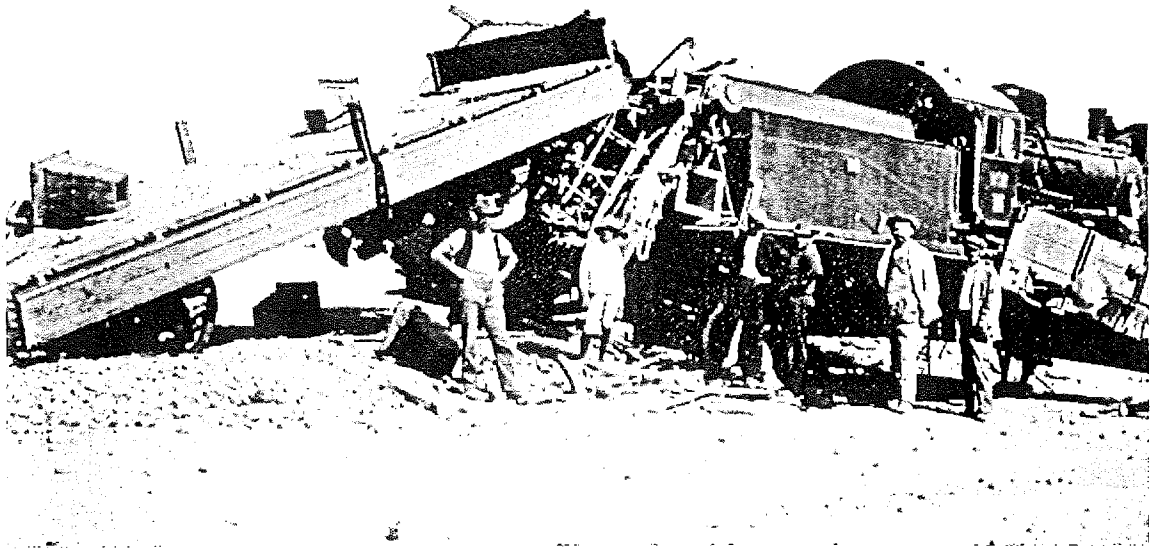
Grey'in Lowther'a hemen iki gün sonra yazdığı son derece ayrıntılı bir diğer yönerge, İngilizlerin 1910 ilkbaharı itibariyle Bağdat Demiryolu'na karşı tutumlarını net bir şekilde açıklaması bakımından önem taşıyor.[31] Grey raporun sonunda İstanbul'daki büyükelçisinden yazdıklarını tercüme ederek sadrazam ve Hariciye nazırına okumasını ve onları bu raporda net bir biçimde ortaya koyduğu taleplere hızlı ve olumlu bir yanıt vermeleri konusunda baskı altına almasını istemişti. Raporunu, bu talepler karşılanmaksızın gümrük vergisi artışının söz konusu olmayacağının ve İngiltere'nin Osmanlı Devleti ile bundan sonraki ilişkilerinin büyük ölçüde bu isteklerinin karşılanmasına bağlı olacağının vurgulanması talimatıyla bitirmişti.

Grey raporuna Osmanlıların kendileriyle bir uzlaşmaya gidilmeden Alman Demiryolu şirketiyle görüşmelerinden son derece rahatsız olduğunu vurgulayarak başlamıştı.

Oysa Sadrazam Hilmi Paşa kendilerine, hal edilmiş Sultan Abdülhamit'in "rüşvetçi ve gerici" yönetiminde verilmiş olan imtiyazın koşullarında önemli değişiklikler yapılmadan inşaatın devam etmeyeceği konusunda güvence vermişti. Yeni yönetimin aydın yöneticilerinin imtiyaz sözleşmesinde mantıklı değişiklikler yapmaksızın bu sözleşmeyi geçerli olarak kabul etmemeleri gerekirdi. Üstelik İngiltere'nin 1908 devriminden beri Osmanlı Devleti'ni maddi manevi desteklemelerinin karşılığı bu olmamalıydı. Resmen İngiltere'nin Mezopotamya'daki çıkarlarını mahvedecek bir girişimin gözleri önünde ilerlemesini kabul edemezlerdi. Basra Körfezi'nin İngiltere açısından önemi, Hindistan'a olan yakınlığı ve konumu nedeniyle diğer Avrupa ülkelerince de tanınmıştı. Bağdat demiryolu İngiltere ile Hindistan arasındaki en kestirme yol olacaktı. Grey gerek 1903 yılı ve gerekse Gwinner-Cassel görüşmelerinin başarısızlığa uğramasını, Almanların imtiyazla ele geçirdikleri orantısız ve aşırı kârlardan vazgeçmek istememelerine bağlıyordu.

Grey 1903 sözleşmesinin Osmanlılara getirdiği sayısız dezavantajlardan sadece birkaçına değinebileceğini ve bunlardan en önemlisinin hem işletme ve hem de inşaat için ödenmekte olan kilometre garantileri olduğunu belirtmişti. İşletme için ödenen kilometre garantilerinin büyüklüğü hattın ticari başarısını engelleyecek boyutlardaydı.[32] İnşaat için ödenecek olanlar da yapılacak yatırımın gerçek maliyetinin çok üzerindeydi. Grey bu konuda kendilerinin Hindistan'da uyguladığı sistemi önermekteydi. Yani yatırılacak sermayeye asgari bir faiz oranı garantisi belirlenmeli ve bunun üzerine çıkan kazanç demiryolu şirketi ile hükümet arasında bölüşülmeliydi. Grey, Bağdat Demiryolu Şirketi'nin kilometre teminatlarının yanı sıra elde ettiği diğer imtiyazların devasa boyutlarına da dikkati çekmişti. Bunlar arasında ilk akla gelenler; Bağdat ve Basra'da liman imtiyazı, hattın inşaatı süresince ithal edilen mallara gümrük muafiyeti, diğer vergi muafiyetleri, maden çıkarma konusunda verilmiş olan imtiyaz idi.

İngiltere Mezopotamya'da iki buçuk asır önce ilk İngiliz fabrikasının kuruluşundan beri giderek gelişen istisnai bir ticari konuma sahipti. Daha 1776 yılında ilk atanışından beri Britanya konsolosu Basra'da ülkesinin ticari çıkarlarını savunmaktaydı. Grey rakamlar vererek bölgede ticaretin İngiliz ve Hintli tacirlerin denetiminde olduğunu, Kerbela gibi kutsal yerleri ziyaret eden Hintli hacıların her geçen yıl arttığını belirtiyordu. İngiltere Basra Körfezi kıyılarındaki bu konumunu nice değerli insanın yaşamı ve milyonlarca sterlin pahasına elde etmişti. 19. yüzyıl başında Arap korsanlar ve köle ticareti ortalığı kasıp kavuruyordu. İngiliz donanması tek başına bölgeye barış ve huzurun gelmesi için mücadele etmiş, Arap şeyhleriyle anlaşmalar yapmıştı. Nitekim bölgede barış ve huzur içinde ticaret yapılması bu fedakârca mücadelenin sonucuydu. İngiltere hiçbir toprak kazanımı hedefi gütmeden bölgenin limanlarını her milletten tacirlere açık tutmuştu. Şimdi ise Bağdat Demiryolu İngiltere'nin yüzyıllardır sürdürdüğü fedakârlıklarla elde ettiği konumu yok edecekti. İngiltere bu duruma karşı meşru korunma çareleri düşünmekteydi. Majestelerinin hükümeti bunun en uygun yolu olarak Osmanlı yönetiminden Dicle Demiryolu imtiyazını talep etmekteydi. Bu hat Bağdat'tan Kûtülammare'ye kadar Dicle vadisini izleyerek Basra'ya ulaşıp oradan da Kuveyt'te son bulabilirdi. Kurulacak demiryolu kumpanyası bir Osmanlı şirketi olacaktı ve İngiliz hükümeti güvenilir İngiliz müteşebbisleri bu işe yönlendirecekti. İngilizler bu hat için kilometre garantisi iste-



Bağdat hattında bir kaza.

memekteydiler. Üstelik kendi hatları Bağdat demiryoluna bir zarar vermeyecekti. Kimi yerlerde iki hattın uzaklığı 160 kilometreyi bulacaktı. Kendileri tehlike altındaki İngiliz çıkarlarını korumak gibi meşru bir hedefe yönelmişlerdi.[33]

29 Nisan tarihinde de Mallet Osmanlı Sefareti'nden Cevat Bey'e Almanların Bağdat-Basra Körfezi hattı üzerine kendileriyle uzlaşmayı reddettiklerini, bu nedenle bölgedeki çıkarlarının korunması için Osmanlıların İngilizlere Dicle boyunca ayrı bir demiryolu imtiyazı vermeleri gerektiğini, İngiliz kamuoyunun bu meseleyi çok önemsediğini, hükümetinin bu imtiyazı almadan gümrük vergisi artışını onaylamasının olanaksız olduğunu söylemişti.[34]

İngilizlerin 1910 baharı boyunca bu tür baskılarını sürdürmeleri bir anlamda sonuç verdi. İngiliz muhalefetini kıramayacaklarını ve gümrük vergilerini artıramayacaklarını anlayan Osmanlı yöneticileri Almanlara yeni bir öneri getirdi. Demiryolunun Bağdat'a kadar olan kısmının inşasını garanti etmek karşılığında, hattın Bağdat'tan sonrasının inşa hakkından Osmanlılar lehine vazgeçeceklerdi. Hakkı Paşa mayıs ayında bu durumu İngiliz büyükelçisine açtığında, büyükelçi Almanların bu haklarını iade edeceklerine inanmadıklarından söylenenleri ciddiye almadı.[35] Harding'e sadrazamın Almanların böyle bir şeyi ummasını hayal âleminde olmakla nitelendirmişti.[36] Birkaç gün sonra Kral Edward'ın cenazesine katılmak üzere Londra'ya giden Osmanlı Hariciye Nazırı Rifat Paşa orada Bağdat Demiryolu konusunu Grey, Harding ve Louis Mallet ile müzakere etti. Grey, Bağdat Demiryolu üzerine bilinen görüşlerini yineleyince, Rifat Paşa net bir şekilde eğer Almanlar hattın son kısmının inşasından vazgeçer ve bu bölümü Osmanlı Devleti kendisi inşa etmek isterse İngilizlerin muhalefetlerine son verip vermeyeceklerini öğrenmek istedi. Grey

bağlayıcı olmamaya özen göstermesine ve Almanların bu haklarından vazgeçmeleri konusundaki şüphelerini bir kez daha dile getirmesine rağmen uzlaşmaya biraz daha yakın göründü. Hattın yapımında eğer herhangi bir şekilde yabancı sermaye yer alacak olursa, İngilizlerin en az %60 pay sahibi olması şartını ileri sürdü.

Mallet ile görüşmesinde Rifat Paşa, ilkesel olarak gümrük artışının onaylanması karşılığında demiryolu imtiyazı vermelerinin olanaksız olduğunu nedenleriyle açıklamıştı. Eğer bu onay bir kez bu tür bir şarta bağlanırsa bu kez diğer büyük güçlerin taleplerinin önünü almak olanaksız hale gelirdi. Örneğin Almanlar bu konudaki onaylarını geri alırlar ve Fransızlar da yeni ödünler peşinde koşarlardı.[37] Paşanın bu iddiasındaki gerçek payı bir hayli yüksekti. İngilizlerin Osmanlılar ile müzakerelerinde tatmin edici bir sonuca ulaşma olasılığını göz önüne alan Fransızlar, böyle bir durumu kendi çıkarları açısından telafi etmek için Mezopotamya'da yeni demiryolu imtiyazları planlamaktaydılar. Onların ana projesi Bağdat'ı Suriye demiryolu ağına bağlamaktı.[38] Bu projenin mimarı Fransız girişimci M. Ornstein; Suriye'deki Fransız demiryolu şirketleri, Osmanlı Bankası ve bazı diğer Fransız bankaları ile ilişki içindeydi. Ayrıca National Bank of Turkey ile işbirliği halinde Willcocks'un sulama girişimlerini de bir ölçüde hayata geçireceği bir demiryolu ağı kurma peşindeydi.[39] İstanbul'daki Fransız büyükelçisi eğer İngiliz veya Almanlara yeni bir imtiyaz verilirse kendilerinin de bu projeyi hayata geçirmek isteyeceklerini belirtmişti. Yanıt olarak Osmanlı Devleti'nin demiryolu imtiyazlarıyla nüfuz alanlarına bölünmesine izin verilmesinin mümkün olmadığı büyükelçiye bildirilmişti.[40]

1 Gwinner'den Zimmermann'a, Berlin, 20 Kasım 1909, *GP*, Band 27/2, Nr. 9976, s. 587. *B.O.A.*, HR. SYS, 108/65.

2 Tevfik Paşa bunun üzerine meseleyi Sir Charlie Harding ile görüşmüş, Harding Osmanlı yönetiminin yaklaşımından duyduğu memnuniyeti ifade etmişti. *B.O.A.*, HR. SYS, 108/62.

3 Gwinner'den Zimmermann'a, Berlin 20 Kasım 1909, *GP*, Band 27/2, Nr. 9976, s. 588. Whitall İngiliz diplomatik belgelerinde de İngilizlerin Bağdat girişimine katılımının savunucusu olarak geçiyor, bkz. Marling'den Grey'e, Constantinople, 9 Kasım 1909, *B.D.*, Vol. 6, No. 282, s. 384.

4 Marling'den Grey'e, Constantinople, 5 Kasım 1909, *B.D.*, Vol. 6, No. 279, s. 380.

5 Marling'den Grey'e, Constantinople, 9 Kasım 1909, *B.D.*, Vol. 6, No. 282, s. 384.

6 Marling'den Grey'e, Constantinople, 13 Aralık 1909, *B.D.*, Vol. 6, No. 307, s. 407.

7 Cassel'den Harding'e, Londra, 20 Aralık 1909, ekte "Memorandum of Conversations between M. Arthur von Gwinner and Sir Ernest Cassel, Aralık 13, 14, and 15, 1909", *B.D.*, Vol. 6, No. 309, s. 409-411. Aynı memorandum Alman diplomatik belgelerinde de bulunmaktadır, bkz. Schoen'den Marschall'a, Berlin 22 Aralık 1909, *GP*, Band 27/2, Nr. 9986, (ekte) s. 605-607.

8 *B.O.A.*, HR. SYS, 108/65.

9 Schoen'den Metternich'e, Berlin, 31 Aralık 1909, *GP*, Band 27/2, Nr. 9988, (ekte) s. 609.

10 Cassel'den Harding'e, Londra, 20 Aralık 1909, (minutes) *B.D.*, Vol. 6, s. 411.

11 Schoen'den Metternich'e, Berlin, 31 Aralık 1909, *GP*, Band 27/2, Nr. 9988, (ekte) s. 609. İngilizcesi için bkz. *G.D.D.*, Vol. 3, XXVII. 608, s. 371. Tevfik Bey de Londra'dan Cassel'in uzlaşma için Körfez hattının fiili denetiminin İngilizlerde olmasını önkoşul olarak kabul ettiğini ve %60 oranını telaffuz ettiğini bildiriyordu. Bkz. *B.O.A.*, HR. SYS, 108/64.

12 Cassel'den Gwinner'e, 22.12.1909, Londra, XXVII. 609, *G.D.D.*, Vol. 3, s. 371.

13 Cassel'den Harding'e, Londra, 20 Aralık, 1909, (minutes) *B.D.*, Vol. 6, s. 411.

14 Grey'den Goschen'a, Fallodon, 31 Aralık 1909, *B.D.*, Vol. 6, No. 314, s. 418, 419.

15 Goschen'dan Harding'e, Berlin, 15 Aralık 1909, *B.D.*, Vol. 6, No. 308, s. 408, 409.

16 Metternich'den Hollweg'e, 10.2.1910, Londra, *G.D.D.*, Vol. 3, XXVII. 623, s. 372.

17 Pronotaria, "Vom englischen Botschafter in Berlin Sir Edward Goschen am 15. Januar dem Auswaertigen Amt gegeben", 14 Ocak 1910, *GP*, 27/2, Nr. 9990, s. 616-618.

18 Grey'den Goschen'a, Foreign Office, 10 Ocak 1910, *B.D.*, Vol. 6, No. 317, s. 420, 421.

19 Metternich'den Hollweg'e, Londra, 10 Şubat 1910, *GP*, 27/2, Nr. 9995, s. 623, 624.

20 Goschen'dan Grey'e, Berlin, 10 Nisan 1910, *B.D.*, Vol. 6, No. 344, s. 455.

21 Adı geçen raporun ekinde, "Memorandum by the German Chancellor", s. 458.

22 Adı geçen 343 ve 344 no'lu raporların (minutes) bölümleri, *B.D.*, Vol. 6, s. 452-454, 460.

23 Goschen'den Harding'e, Berlin, 14 Nisan 1910, *B.D.*, Vol. 6, No. 348, s. 463. Dönemin Alman tehdidini abartan makalelerine örnek olmak üzere bkz., Walter Frewen Lord, "The Lost Empire of England", *The Nineteenth Century*, Vol. LXV (Ocak-Haziran 1909), s. 230-240. Erroll, "A Rude Awaking" *The Nineteenth Century*, Vol. LXV (Ocak-Haziran 1909), s. 565-569. Karşı tez için bkz. C. S. Goldman, "A German View of the Anglo-German Problem", *The Nineteenth Century*, Vol. LXV (Ocak-Haziran 1909), s. 346-360.

24 Kühlmann'ın raporunun dipnotu, Londra, 5 Mayıs 1910, *GP*, 27/2, Nr. 10001, s. 639.

25 Sir E. Cassel'dan Dr. Gwinner'e mektuptan bölümlerin tercümesi, Berlin, 21 Mayıs 1910, *B.D.*, Vol. 6, No. 370, s. 485, 486.

26 Babington Smith'ten Harding'e, Constantinople, 8 Şubat 1910, *B.D.*, Vol. 6, No. 322, s. 426-429. Şansölye Hollweg de Londra'nın önde gelen finansörlerinden Edgar Speyer'in kendilerine hak verdiğini belirtiyor. Hollweg'den Metternich'e, 3.2.1911, Londra, XXVII. 668, *G.D.D.*, Vol. 3, s. 374.

27 *B.O.A.*, HR. SYS, 108/65. Cassel Londra'da Osmanlı Elçisi Cevat Bey'e de benzeri bir imada bulunmuştu, bkz. *B.O.A.*, HR. SYS, 108/64.

28 Grey'den Babington Smith'e, Foreign Office, 31 Mayıs 1910, *B.D.*, Vol. 6, No. 376, s. 491, 492.

29 Babington Smith'ten Grey'e, Constantinople, 19 Temmuz 1910, *B.D.*, Vol. 6, No. 383, s. 497, 498.

30 Grey'den Lowther'a, Foreign Office, 18 Nisan 1910, *B.D.*, Vol. 6, No. 350, s. 466, 467.

31 Bu raporu Osmanlılar da oldukça önemsemiş olmalılar. Zira raporun Osmanlı Arşivi'nde hem Fransızcaya ve hem de Osmanlıcaya birebir ve özenli çevirileri bulunmaktadır. Osmanlıca çevirisi için bkz. *B.O.A.*, HR. SYS, 111/33. Fransızca çeviri için HR. SYS, 109/7. Dönemin diplomatik yazışmaları Osmanlıcanın yanı sıra sık sık Fransızca yapılmaktaydı.

32 Gwinner makalesinde İngilizlerin savunageldikleri bu tezin teorik olarak kabul edilebileceğini, ancak kendilerinin inşa ettiği Anadolu demiryolu söz konusu olduğunda işletmecilik başarısı sayesinde Osmanlı Hazinesi'nin bu uygulamadan yarar sağladığını vurgulamıştı. Bkz. Gwinner, s. 1084.

33 Grey'den Lowther'a, Foreign Office, 20 Nisan 1910, *B.D.*, Vol. 6, No. 352, s. 468 -472. *B.O.A.*, HR. SYS, 111/3; HR. SYS, 109/7.

34 *B.O.A.*, HR. SYS, 109/4.

35 Lowther'dan Grey'e, Constantinople, 3 Mayıs 1910, *B.D.*, Vol. 6, No. 359, s. 475, 476.

36 Lowther'dan Grey'e, Constantinople, 16 Mayıs 1910, *B.D.*, Vol. 6, No. 368 (minutes) s. 484.

37 Grey'den Lowther'a, Foreign Office, 6 Haziran 1910, *B.D.*, Vol. 6, No. 377, s. 492, 493.

38 Paris'teki Rus Büyükelçisi'nden Dışişleri'ne, 7/20 Ocak 1910, *G.B.D.S*, Band I, No. 152, s. 222, 223; ayrıca bkz. *G.B.D.S*, Band I, No. 159, s. 230, 231; Smith'ten Harding'e, 8 Şubat 1910, *B.D.*, Vol. 6, Nr. 322, s. 428, 429.

39 Wolf, s. 82.

40 Paris'teki Rus Büyükelçisi'nden Rus Dışişleri'ne, 7/20 Ocak 1910, *G.B.D.S*, Band 1, No. 152, s. 222, 223.

38

BORÇ SORUNU VE ALMAN DİPLOMATİK ZAFERİ: 1911 EK SÖZLEŞMESİ

Almanlar işi büyük bir zekâ ve incelikle yürüttüler (...) Osmanlı İmparatorluğu'nun gururunu zedeleyecek hiçbir şart ileri sürmediler. Almanya'nın bu tutumu, o sırada çok güç bir durumda bulunan Türk hükümetinin büyük takdirini kazandı. Bu sonuç, 1908 devrimi ile Büyük Savaş'ın patlak vermesi arasında (...) en büyük diplomatik zafer oldu.

Cavit Bey

İngiliz-Fransız hücumu böylece geri püskürtüldü. Bizim yeni Osmanlı İmparatorluğu'nda edindiğimiz mevki, Abdülhamit devrinde bile elde edemediğimiz bir dereceye vardı.

Karl Helfferich

1910 senesi yazına gelindiğinde Maliye Nazırı Cavit Bey Osmanlı maliyesinin şiddetle gereksindiği parayı bulabilmek için Paris'te çaba gösterirken Fransızların Ornstein projesi hâlâ gündemdeydi. Frankofil olarak bilinen Cavit Bey Fransa'dan acil olarak gereken parayı bulmak konusunda oldukça umutluydu. "Ama Paris'te Fransızlar, Osmanlı maliyesini ve Maliye Nezareti'ni Fransız denetimi altına sokmak anlamına gelen ve kendisine saygısı olan hiçbir hükümetin kabul edemeyeceği koşullar öne sürdüler."[1] Bu arada peşinde koştukları Ornstein imtiyazının kabulünü de koşul olarak ileri sürdüler.[2] Kayzer Wilhelm'in, Marschall'ın bu konudaki gelişmeleri değerlendirdiği raporunu okurken, "evet bu gerçek bir şantaj, Galyalılar Türklere zenci kolonisi muamelesi yapıyorlar"[3] diye not düşmesi ilginç olsa gerek.

Cavit Bey'in Fransa'da karşılaşacağı olumsuz tavrın, önceden İngiliz konsolosu Lowther'a bildirildiği anlaşılmaktadır. Lowther, Dışişleri Bakanı Edward Grey'e çok gizli kaydıyla yolladığı bir yazıda şöyle diyordu: "... Fransız bankerler, yapılacak görüşmelerde Cavit Bey'i oyalayıp yıl sonuna kadar para vermemek niyetindeler. Böylelikle, mali sıkıntı artmış olacak. O zaman da Fransızlar istedikleri koşulları ve bu arada en fazla değer verdikleri imtiyazları koparabilecekler." Lowther'ın edindiği bilgilerin doğru olduğu kısa bir süre sonra anlaşıldı. Paris'teki Osmanlı Bankası, Osmanlı maliyesi ve Maliye Nezareti'nin tamamen Fransız denetimi altına girmesine yol açacak koşullar öne sürerek Cavit Bey'i oyalamaktaydı. Cavit Bey uzlaşma olanağının bulunmadığını anlayınca, bu kez başka bir Fransız bankalar topluluğuyla görüşmelere başladı ve borç almayı başardı. Anlaşmaya göre Credit Mobilier, Louis Dreyfus, Bernard-Janislowsky ve Syndicate of Provincial Banks adlı finans kurumlarından oluşan bir grup %4 faiz ile borç vermeyi kabul etmişlerdi.[4] Ancak

Fransız Dışişleri Bakanlığı bu anlaşmanın da uygulanmasını engelledi. Dışişleri Bakanı Pichon bankalara, Osmanlı hükümeti bütçenin bir Fransız danışmanı tarafından yönetilmesine razı olmadıkça, bu borç paranın verilmesine izin vermeyeceğini bildirdi.[5] Cavit Bey doğrudan mali bağımlılık demek olan bu koşullarda borç anlaşmasından vazgeçmek zorunda kaldı.

Cavit Bey bu kez şansını İngiltere'de deneyecekti. Ancak Grey'le Pichon önceden anlaşmış olduklarından Cavit Bey'in Londra'da hiç şansı yoktu. Banker Ernest Cassel Osmanlı yöneticilerine Paris'ten borç almalarını öğütlüyordu. Sir Babington Smith'in de tavsiyesi aynı doğrultudaydı.[6] Bu arada Cavit Bey Bağdat Demiryolu sorununu İngiliz Dışişleri'nden Alwyn Parker ile görüşmüştü. Parker ya Bağdat demiryolunun son bölümünde İngilizlerin mutlak kontrolünün kabul edilmesi ya da kendilerine alternatif Dicle hattı imtiyazının verilmesi gerçekleşmeden gümrük artışını onaylamayacakları şeklinde özetleyeceğimiz İngiliz görüşünü bir kez daha nedenleriyle birlikte yinelemişti.[7] Bu noktada Cavit Bey hattın Körfez bölümünün Osmanlı Devleti'nce inşa edilmesi görüşünü gündeme getirdi.

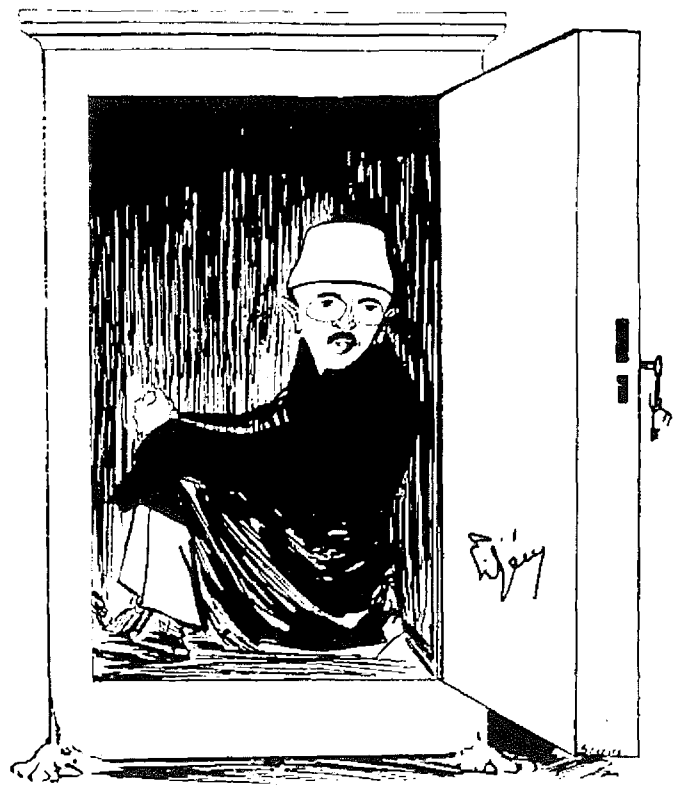
Bu farklı öneriye Parker tamamen olumsuz bir gözle bakmamış, ancak birtakım kaygılarını dile getirmişti. Öncelikle Osmanlı yönetimi sürekli olarak bu hattın denetimine sahip olmayı ve İngilizlere eşit tarife uygulanmasını garanti edebilecek miydi? Bu kaygıları İngilizlerin talepleri izlemişti. İnşaatın yapımında İngiliz sermayesi ve mühendislerine ağırlıklı olarak görev verilmesi gerekliydi. Bunun yanı sıra demiryolunun terminusunun Kuveyt olması ve orada İngilizlere bir liman inşa hakkı tanınması bir diğer koşul olarak bir kez daha ileri sürülmüştü. Kuveyt limanı koşulu Körfez'in Hindistan ticareti açısından önemine atfen ve transit ticaret açısından en elverişli nokta olmasından kaynaklanıyordu. İngilizler bu isteklerini gerekçelendirirken Körfez hattının İngilizlerce yapımının kabul edilmemesinden dolayı en azından terminusu kontrol etmelerini Osmanlı yönetiminin onaylaması gerektiğini belirtmişlerdi.[8] Birkaç gün sonra da Büyükelçi Lowther İstanbul'da Rifat Paşa'ya Almanlardan Bağdat demiryolunun Körfez bölümünün inşa hakkını devrettiklerine dair yazılı bir belge almaları gerektiğini söyledi. Rifat Paşa Alman elçilik görevlileriyle bu konuda sözlü iletişim halinde olduklarını, yazılı bir belge istemek için gelişmelerin olgunlaşmasını bekledikleri yanıtını vermişti.[9] Sanki sonunda bir çözüme ulaşılabilecekmiş gibi görünüyordu.

Ağır mali bunalımla borç almaksızın baş edemeyeceğini bilen, ama bu beklenmedik derecedeki ağır koşullara da boyun eğmek istemeyen Cavit Bey çaresizlik içindeydi. Yaz boyunca bu amaçla Avrupa başkentlerini dolaşmış ama bir sonuç elde edememişti. Eylül ayında Berlin'e geldiğinde Deutsche Bank Genel Müdürü Gwinner'e benimseyebileceği bir teklif yaptı. Şansölye Bethmann Hollweg de bu önerinin kabul edilebilir olduğunu belirtmişti. Teklif son derece netti. Eğer Bağdat Demiryolu Şirketi Osmanlı yönetiminin inşa etmesi koşuluyla hattın son bölümünün imtiyazından vazgeçerse, Osmanlı yönetimi demiryolunu Bağdat'a kadar inşa etmeleri için gerekli finansal kaynakları sunmaya hazırdı. Eğer Osmanlılar belirli bir süre içinde söz konusu hattı inşa etmezlerse imtiyaz yine eski sahiplerine dönecekti. Ayrıca şirkete Halep'ten İskenderun'a, Urfa'ya ve Mardin'e birkaç şube hattı imtiyazı da tanınacağı gibi İskenderun'da bir liman yapma ve işletme hakkı da verilecekti. Şansölye net cevap vermeden önce Marschall'ın görüşlerini almak istedi. Ancak mektubunun

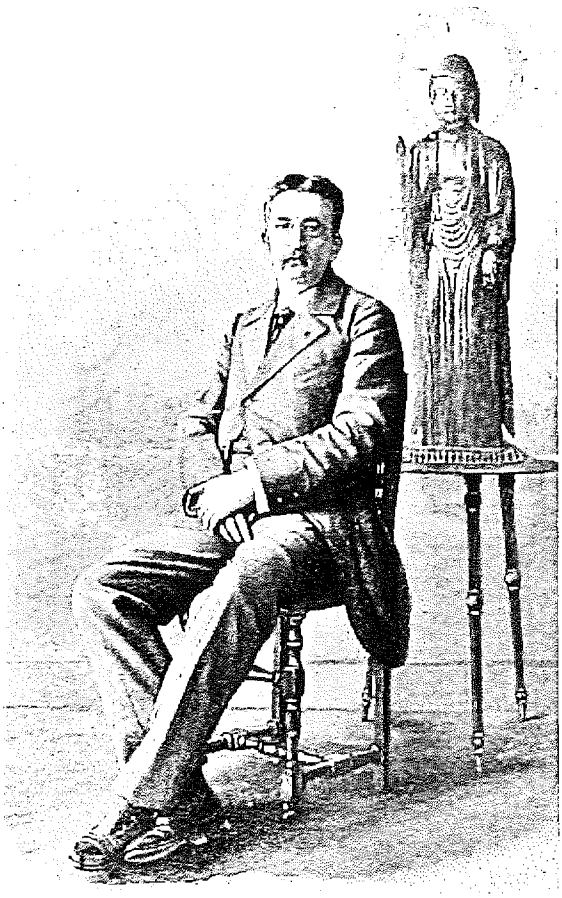
tonundan kendisinin teklife olumlu yaklaştığı hissediliyor.[10]

Marschall 14 Ekim günü gönderdiği oldukça tafsilatlı yanıtında temkinli bir ifade kullanmıştı. Bu teklif Abdülhamit zamanında yapılsaydı beklemeksizin kabul edilebilirdi. Zira söz konusu hat zamanında inşa edilemeyeceği için imtiyaz yine kendilerine dönerdi. Ancak Jön Türkler bağımsızlığa ve kendi evlerinin efendisi olmaya çok önem verdiklerinden hattı bir şekilde inşa edebilirlerdi. Bu olasılığın gerçekleşmesi halinde Bağdat demiryolunun son 700 kilometresi Hicaz demiryolu örneğinin gösterdiği gibi Alman hatları kalitesinde olmayacaktı. Marschall bu durumda Bağdat demiryolunun karakterinin değişmiş olacağını belirtiyordu. Zira kendileri Bağdat demiryolunu Avrupa'nın kalbi ile Akdeniz ve Basra Körfezi'ni birbirine bağlayacak birinci kalite bir Alman "Weltbahn" olarak benimsemişlerdi. Bunun gerçekleşmemesi için bir neden yoktu, zira Osmanlı yöneticileri de kendileri kadar Bağdat demiryolunun inşasına önem vermekteydiler. Raporunun bu bölümünde Bağdat demiryolunu finanse edecek olan Osmanlı mali kaynaklarını analiz eden Marschall, Osmanlı yönetiminin gümrük artışı gerçekleşmese de demiryolunun tamamlanması için gerekli fonları sağlayacak durumda olduğunu, bunun sadece zaman alabileceğini ve zamanın kendi lehlerine ilerlediğini, bugüne kadar İngiliz ve Fransızların tüm engelleme çabalarının başarısızlıkla sonuçlandığını belirtmişti. İstanbul'daki yılların deneyimine dayanarak Almanların Osmanlı İmparatorluğu'nda yine anahtar konumunda olduklarını vurgulamış, bu nedenle hamlelerinde sakin olmalarını öğütlemişti.[11]

Marschall'ın görüşlerini aktarmasından sonra 1910 yılının son ayları, Osmanlılarla Almanlar arasında Bağdat demiryolu ve özellikle de Bağdat-Basra Körfezi hattı üzerine görüşmelerle geçti. Ama asıl ilginin Cavit Bey'in İngiliz ve Fransız piyasalarından alamadığı borç sorunu üzerine kaydığını belirtelim. Almanlar Fransız ve İngilizlerin çıkardıkları zorlukları izlemişler ve bu durumu Jön Türk rejimi üzerinde nüfuzlarını artıracak bir fırsat olarak değerlendirmişlerdi. Örneğin İstanbul'dan Maslahatgüzar Miquel, Fransız sempatizanı ve Almanlara mesafeli Cavit Bey'in 200.000 marklık borç talebiyle Paris'ten ve Londra'dan sonra Berlin'e gideceğini haber veriyor ve Berlin'de çok iyi karşılanmasını öğütlüyordu.[12] Alman yönetiminin örgütlediği bir Alman/Avusturya bankalar grubu 1910 yılının Kasım ayında umutsuz durumdaki Cavit Bey'e yardım elini uzattılar. Alman başbakanının devreye girmesiyle Karl Helfferich bir kez daha İstanbul'a geldi ve



Dönemin ünlü çizeri Cem'in çizgileriyle Maliye Nazırı Cavit Bey.



Fransa Dışişleri Bakanı Stephen Pichon.

Osmanlı hükümeti ile Marschall'ın destek ve denetimi altında 11 milyon altınlık bir borç anlaşması imzaladı.[13] Cavit Bey anlaşmadan sonra Almanların işi "büyük bir zekâ ve incelikle" yürüttüklerini, "kredi ile ilgili olmayan hiçbir konuyu görüşme masasına" getirmediklerini, "Osmanlı İmparatorluğu'nun gururunu zedeleyecek hiçbir şart" ileri sürmediklerini yazmıştı. "Almanya'nın bu tutumu, o sırada çok güç bir durumda bulunan Osmanlı yöneticilerinin büyük takdirini kazandı." Bizzat sultan, Marschall'a memnuniyetini ve teşekkürlerini bildirmiş ve Bağdat demiryolunun en kısa sürede tamamlanması arzusunu dile getirmişti.[14] Helfferich borç anlaşması sayesinde elde ettikleri bu başarılı sonucu değerlendirirken artık son noktayı koyduklarını düşünüyor olmalıdır: "İngiliz-Fransız hücumu böylece geri püskürtüldü. Bizim yeni Osmanlı İmparatorluğu'nda edindiğimiz mevki, Abdülhamit devrinde bile elde edemediğimiz bir dereceye vardı."[15]

Bu noktada akla İngiltere'nin ve Fransa'nın neden bu derece tepki doğuracak koşullar ileri sürdüğü gelebilir, hem de Almanya'nın neredeyse bir avcı gibi beklediği bilinirken. Sanırım bu sorunun yanıtı İttihatçıların çağdaş bir devlet yaratmanın önkoşulu olan kapitülasyonları kaldırma niyet ve çabalarına dayanmaktadır. Yabancılara tanınan bu ayrıcalıkları tek yanlı olarak kaldıramazlardı. Bu nedenle bu amaçlarına, sağlam bir hukuksal doku üzerinde yeni yasalar çıkararak ulaşma yoluna gitmişlerdi. Yeni düzenlemelerle idari yapı iyi çalışır hale gelecek, kapitülasyon uygulamasına gerek kalmayacaktı. Ayrıca yabancı sermayeye karşı olmayan İttihatçılar, ülkenin yatırım olanaklarını tüm büyük güçlerin sermayelerine açmayı, böylece onların birbirleriyle girecekleri rekabet sürecinden yararlanmayı düşünmekteydiler. Ancak bu varsayım emperyalistlerin kendi aralarındaki işbirliği olanaklarını gözardı etmekteydi.[16] Nitekim İttihatçıların kapitülasyonların yükünü hafifletme çabaları İngilizlerin gözünden kaçmadı.[17] Lowther raporlarında hemen her yeni yasada kapitülasyonlarla ilgili anlaşmalara aykırı unsurlar buluyor ve bu nedenle gereken önlemlerin alınmasını öneriyordu.

Aynı tür endişeleri Fransızların da taşıdığı anlaşılmaktadır. Nitekim Dışişleri Bakanı Pichon, Cavit Bey'in borç arayışı içinde olduğu bu dönemde bu kaygısını, "Batılı devletlerin bütün yabancı yatırımcılar için tehlikeli olan bu kampanyayı daha işin başında engellemek üzere birleşmelerinde yarar görüyorum. Osmanlı yönetimine, bir mali reforma kalkıştıkları bu günlerde, yabancı sermayeye düşmanca davranmamasının kendi yararına

olacağı anlatılmalıdır" şeklinde dile getiriyordu. Nitekim Fransızlar Cavit Bey'in bu konuda bir komisyon kurmuş olmasından dolayı Osmanlıların Tütün Rejisi'ni millileştirmelerinden oldukça endişeliydiler.[18] İngilizler de Osmanlıların Lynch şirketini bağımsızlıklarına müdahale saymalarından korkuyordu. Daha Meşrutiyet'in ilanının ertesinde Grey bu tür milliyetçi eğilimlerden söz etmişti.[19] Sonuç olarak Osmanlılara anlayacakları dilden bir ders verilmeliydi. Ancak uygulamada fazla ileri gittiklerinden, hiç beklemedikleri kadar ağır bir sonuçla karşılaştılar. Muhtar Paşa'nın dediği gibi, belki de Osmanlıları Almanlarla ittifaka sürükleyip savaşın yıllarca uzamasına neden oldular.[20]

Borç anlaşmasının ardından sürüncemede kalan Bağdat Demiryolu görüşmelerinin yeniden hız kazanması doğaldı. Zaten demiryolu inşaatının 1910 yılında Ereğli ve Adana bölümlerinde yeniden başladığını biliyoruz. Aynı yılın sonunda kumpanyanın istihdam ettiği işçiler 6000'e ulaşmış, inşaat çalışmalarında önemli gelişmeler kaydedilmişti.[21] Bu gelişmeler üzerine artık gerek Almanlar, gerekse Osmanlılar inşaatın tamamlanmasına yönelik olarak tatmin edici bir anlaşmaya varmak için oldukça istekliydiler. Bağdat Demiryolu Şirketi, İngilizlerin yoğun olarak muhalefet etmekte oldukları hattın, Bağdat'tan Basra Körfezi'ne kadar olan kısmının inşası hakkının, Osmanlı Devleti'ne iadesini kabul etti. Bu kez Marschall, Osmanlıların bu önerisinin kabulünü uygun bulduğunu Alman yönetimine bildirmişti. Ancak Marschall'a göre, eğer bu hattın yapımına yabancı sermaye katılacak olursa, Almanlar girişime en yüksek payla katılacak bir diğer yabancı sermaye grubuyla en azından eşit pay sahibi olmalıydı.[22] Büyükelçi böylece iade ettikleri bu bölüm için kayıplarını asgariye indireceklerini ve Alman dostu olarak kabul ettiği Sadrazam Hakkı Paşa'ya sorunun çözümünde yardımcı olmuş olacaklarını bildirmişti.[23]

1911 yılının Mart ayına kadar süren görüşmeler yeni bir ek sözleşmenin imzalanmasıyla sonuçlandı. 21 Mart günü imzalanan anlaşma birbirleriyle bir bütün oluşturan üç sözleşmeden meydana geliyordu. Bunlardan biri demiryolunun Bulgurlu'dan Bağdat'a kadar olan bölümünün inşasını garanti altına alıyor, Osmanlı yönetimi gerekli fonları sağlama yükümlülüğüne girerken, Almanlar olası bir gümrük artırımından sağlanacak fonların demiryolu inşaatında kullanılmayacağını kabul ediyorlardı.[24] Bu sözleşmeyle Almanlar Anadolu'da yaklaşık 2700 km'lik bir demiryolu ağına sahip oluyorlardı ki bu, Berlin-Köln-Paris-Madrid hattından daha uzundu. Diğer iki sözleşme şirkete, Osmaniye'den İskenderun'a bir şube hattı yapma ve İskenderun'da Haydarpaşa Limanı imtiyazının koşullarında yeni bir liman inşa ve işletme imtiyazını tanıyordu.[25] Böylece Suriye'nin en önemli limanı Almanların eline geçmiş oluyordu. Bu durum Fransızların Suriye demiryolu sistemlerine önemli ölçüde zarar veriyordu ve bu nedenle Fransız maslahatgüzarının memnuniyetsizliği boşuna değildi. Bir anlamda Almanlar, İngilizlerin Mezopotamya bölgesinden geri çekilmişler, ancak bu kez Fransız nüfuz alanını ihlal etmeye başlamışlardı.[26] Ayrıca Alman uzmanlara göre Basra-Körfez hattı imtiyazı terk edilirken daha kârlı ve önemli olan İskenderun şube hattının imtiyazı elde edilmişti.[27] Avusturya'nın Beyrut konsolosu daha bir yıl önce Mersin Limanı'nın yetersizliği nedeniyle Akdeniz'e çıkış için İskenderun'da bir liman inşasının zorunluluğuna dikkat çekmişti.[28] Alman oryantalist Ernst Jaeckh de, Bağdat demiryolunun İngilizlerin denetimindeki Kuveyt yerine Osmanlıların denetiminde olan İskenderun'a ulaşmasını tercih etmekteydi.[29] Benzeri bir yorum ünlü Fransız gazeteci Cheradame'dan

4%

Kaiserlich Ottomanische Anleihe von 1911

mit Sonder-Verpfändung der Zolleinnahmen des Vilayets Constantinopel,

im Nennbetrage von

L. T. 11.000.000 = M. 204.000.000 = oest. K. 239.250.000 = Frs. 250.000.000 = £ stg. 10.000.000 = holl. Fl. 120.000.000.

ERSTER TEIL

von L. T. 7.040.000 = M. 130.560.000 = oest. K. 153.120.000 = Frs. 160.000.000 = £ stg. 6.400.000 = holl. Fl. 76.800.000

ausgegeben in Inhaber-Obligationen

von je L. T. 22 = M. 408 = oest. K. 478½ = Frs. 500 = £ stg. 20 = holl. Fl. 240 bezw. deren Fünffachen und Zwanzigfachen

und zwar in

1.500 zwanzigfachen Obligationen No. 1—No. 1.500
31.000 fünffachen Obligationen . . . No. 1.501—No. 32.500
193.000 einfachen Obligationen . . . No. 32.501—No. 107.500.

Tilgbar spätestens innerhalb 41 Jahren, durch Rückkäufe oder Auslosungen.

Titel einer fünffachen Obligation auf den Inhaber

№ 000000

von

L. T. 110 = M. 2040 = oest. K. 2392½ = Frs. 2500 = £ stg. 100 = holl. Fl. 1200

bezw. **Goldpiaster 440 = M. 81,60 = oest. K. 95,70 = Frs. 100 = £ stg. 4 = holl. Fl. 48** jährliche Zinsen, zahlbar in Gold zur Hälfte am 2. Januar (n. St.) und am 1. Juli (n. St.) eines jeden Jahres.

Diese Anleihe ist von der Kaiserlich Ottomanischen Regierung auf Grund des Artikels 20 des Finanzgesetzes für das Jahr 1326 (1910/11) geschaffen worden.

Die Obligationen der gegenwärtigen Anleihe und ihre Zinsscheine sind im Ottomanischen Reiche für immer von allen Steuern, Abgaben und Stempeln befreit.

Die Kaiserlich Ottomanische Regierung verpflichtet sich, bei der Zahlung der Coupons und der Rückzahlung der Obligationen keinerlei Kürzung oder Abzug vorzunehmen.

Die Deutsche Bank ist mit dem Zinsen- und Tilgungsdienst der gegenwärtigen Anleihe unwiderruflich und für ihre ganze Dauer betraut. Sie ist ermächtigt, andere Zahlstellen, sei es in Deutschland oder in anderen Ländern, zu bestimmen.

ZINSEN. — Die halbjährlichen Zinsscheine sind zahlbar in Gold nach Wahl der Inhaber in Constantinopel mit Goldpiaster 220, in Berlin, Frankfurt a/M. und Hamburg mit M. 40,80, in Wien und Budapest mit oest. K. 47,85, in Paris, Brüssel und Zürich mit Frs. 50, in London mit £ stg. 2 und in Amsterdam mit holl. Fl. 24.

TILGUNG. — Die Tilgung, welche jährlich 1% vom Nennwert der Anleihe beträgt, wird durch Rückkäufe unter pari erfolgen und im Wege jährlicher Auslosungen zu pari, falls Rückkäufe unter dem Nennwerte nicht vorgenommen werden können. Die Auslosungen werden gegebenenfalls zweimal im Jahre durch die Deutsche Bank im Finanzministerium zu Constantinopel in Gegenwart eines Delegierten des Finanzministers, eines Delegierten der Deutschen Bank und eines Notars vorgenommen werden, und zwar zwei Monate vor Fälligkeit der Coupons.

Das Ergebnis jeder Ziehung wie also den Dienst der gegenwärtigen Anleihe betreffenden Ansagen werden in zwei Constantinopler, zwei Berliner Zeitungen, einer Frankfurter, einer Hamburger, einer Wiener, einer Budapester, einer Pariser und einer Schweizer Zeitung veröffentlicht werden.

Die Auszahlung der ausgelosten Obligationen wird gleichzeitig mit der Zahlung der Zinsscheine erfolgen.

Bei der Einlösung der ausgelosten Obligationen müssen sich alle an dem für die Einlösung bestimmten Tage noch nicht fällig gewordenen Coupons an den Stücken befinden; für inländische Coupons wird der dem Inhaber des gelosten Stückes zustehende Betrag entsprechend gekürzt.

VERJÄHRUNG. — Fällige Coupons, die innerhalb von fünf Jahren nach ihrem Fälligkeitstage nicht zur Zahlung vorgelegt sind, sowie ausgeloste Stücke, die innerhalb von fünfzehn Jahren nach ihrem Fälligkeitstage nicht zur Zahlung vorgelegt sind, verfallen zugunsten des Kaiserlich Ottomanischen Staatsschatzes.

GARANTIEN. — Um die regelmäßige Zahlung der für Verzinsung und Tilgung der Anleihe erforderlichen Beträge, die sich jährlich auf L. T. 550.000 belaufen, zu sichern, überweist und verpfändet die Kaiserlich Ottomanische Regierung unwiderruflich und unter Verzicht auf anderweitige Verwendung ihrerseits bis zur vollständigen Tilgung des Nennwertes der Obligationen jährlich den Betrag von L. T. 550.000 aus den Zolleinnahmen des Vilayets Constantinopel. Die Hauptverwaltung der Zölle und indirekten Steuern hat die Einnahmen der Hauptzolldirektion von Constantinopel nach Abzug der Verwaltungs- und Erhebungskosten dieser Einnahmen monatlich an die Filiale der Deutschen Bank in Constantinopel abzuführen, und zwar vom 1. Januar (n. St.) und 1. Juli (n. St.) jedes Jahres ab bis zu dem Zeitpunkt, an welchem sich der Halbjahrsbetrag von L. T. 275.000 in den Händen der Filiale der Deutschen Bank in Constantinopel befindet.

Die Kaiserlich Ottomanische Regierung behält sich das Recht vor, vom 2. Juli (n. St.) 1923 ab jederzeit die gegenwärtige Anleihe nach einer öffentlichen, mindestens zwei Monate vorher erfolgten Ankündigung durch Einlösung aller Obligationen zu pari aus dem Umlauf zu ziehen.

Constantinopel, den 1. März 1911.

Für die Kaiserlich Ottomanische Regierung
Der Finanzminister

Der Delegierte der Deutschen Bank

1911 yılında Osmanlı yönetimi ve Deutsche Bank'ın birlikte piyasaya sürdükleri % 4 faizli tahvillerden bir örnek.

gelmişti. Gazeteciye göre imtiyaz Almanlara Akdeniz'de önemi daha sonra anlaşılacak muhteşem bir liman sağlamıştı.[30]

21 Mart anlaşmasıyla ilgili ilginç bir diğer yorum "Bağdat demiryolu sorununun çözümü" başlığıyla Berlin'de yayımlanan *Die Grenzboten* dergisinde yer almıştı. Derginin editörü Georg Cleinow'a göre, bir süredir Alman basını ve kamuoyunda bile ilgisini kaybetmiş görünen Bağdat Demiryolu konusu, 21 Mart anlaşmasıyla bir anda büyük heyecan yaratmış, yeniden gazetelerin ön sayfasında boy göstermeye başlamıştı. Yeni sözleşme ile sorun çözülmüş görünüyordu, inşaata birkaç noktadan başlanabilir ve önemli bir engel çıkmazsa demiryolu 1916 yılında hizmete açılabilirdi. Bu anlaşma bir süredir politik spekülasyonların arka plana ittiği Bağdat Demiryolu'nun iktisadi bir girişim olduğu gerçeğini yeniden gözler önüne sermişti. Zira İngiltere demiryoluna yaptığı muhalefetin dozunu söz konusu hattın Basra Körfezi'ne uzanarak Hindistan'ı tehdit edeceği gerekçesiyle yükseltmişti. İşte Deutsche Bank fedakârlık yapmış ve hattın son bölümünün imtiyazını geri vermişti. Yazara göre artık İngiltere de bu gerçeği kabul etmek durumundaydı.[31]

Kiderlen bu anlaşmayı, "rakip güçlerin bütün engellemelerine ve entrikalarına ve Osmanlı yönetimindeki beklenmedik değişikliklere rağmen, Alman girişimci ruhunun kazandığı büyük bir zafer" olarak yorumluyordu.[32] Bundan sonra Almanya'nın Osmanlı topraklarındaki nüfuz mücadelesindeki yolunun pürüzsüz bir şekilde açıldığını söyleyemeyiz. Örneğin ertesi yıl İtalya'nın Trablusgarp'ı işgali nedeniyle bir kez daha zor duruma düşecekti. Ancak inişli çıkışlı da olsa ana eğilim ortaya çıkmıştı ve Almanlarla yapılan gizli anlaşmaya yani Osmanlı İmparatorluğu'nu sona erdirecek savaşa doğru uzanıyordu.

1 Feroz Ahmad, "Doğmakta Olan Bir Burjuvazinin Öncüsü: Genç Türklerin Sosyal ve Ekonomik Politikası 1908-1918", *İttihatçılıktan Kemalizme*, çev. F. Berktay, İstanbul, 1985, s. 46.

2 Lancken'den Hollweg'e, Paris, 5 Temmuz 1910, *GP*, 27/2, Nr. 10004, s. 642.

3 Marschall'dan Dışişleri Bakanlığı'na (telgraf), 17 Ekim 1910, *GP*, 27/2, no. 10051, s. 703.

4 Ahmad, *The Young Turks...*, s. 77, 78.

5 Earle, s. 224, 225.

6 Ahmad, *The Young Turks...*, s. 79.

7 Chapman, s. 99.

8 Memorandum communicated to Jevad [Cavit] Bey, 29 Temmuz 1910, *B.D.*, Vol. 6, No. 388, s. 503-505.

9 Lowther'dan Grey'e, Tarabya, 2 Ağustos 1910, *B.D.*, Vol. 6, No. 389, s. 505, 506.

10 Hollweg'den Marschall'a, Berlin, 21 Eylül 1910, *GP*, 27/2, Nr. 10014, s. 655, 656.

11 Marschall'dan Hollweg'e, Tarabya, 14 Ekim 1910, *GP*, 27/2, Nr. 10015, s. 656-664.

12 Miquel'den Dışişleri'ne, Tarabya, 21 Haziran 1910, *GP*, 27/2, Nr. 10039, s. 693.

13 Marschall'dan Dışişleri'ne, Pera, 15 Kasım 1910, *GP*, 27/2, Nr. 10066, s. 717. Süreç için bkz. s. 693-717 arasında yer alan 10039-10066 numaralı belgeler.

14 Marschall'dan Dışişleri'ne, Pera, 9 Kasım 1910, *GP*, 27/2, Nr. 10067, s. 717; Earle, s. 225, 226.

15 Karl Helfferich, *Die deutsche Türkenpolitik*, Berlin, 1921, s. 23.

16 İlhan Tekeli, "İttihat ve Terakki Döneminde Dış Dünya ve Uygulanan Dış Politika", *Cumhuriyetin Harcı, Birinci Kitap: Köktenci Modernitenin Doğuşu*, (İlhan Tekeli-Selim İlkin), İstanbul, 2003, s. 93.

17 *B.O.A.*, HR. SYS, 110/10.

18 Ahmad, *The Young Turks...*, s. 77.

19 Heller, s. 12, 14.

20 Mahmud Muhtar, s. 122.

21 McMurray, s. 82.

22 *B.O.A.*, HR. SYS, 110/11. Marschall'dan Dışişleri'ne, Constantinopel, 26 Şubat 1911, *GP*, 27/2, Nr. 10026, s. 674.

23 Marschall'ın bu konudaki raporları için bkz. *GP*, 27/2, s. 669-684, Nr. 10021, 10022, 10023, 10024, 10026, 10027, 10029, 10030, 10033, 10034.

24 Bağdat Demiryolu'na Müteallik 20 Şubat 1318/5 Mart 1903 Tarihli Mukavelenameye Ait Üçüncü Mukavele-yi Manzumedir, *B.O.A.*, HR. SYS, 110/11.

25 Marschall'dan Dışişleri'ne, Pera, 21 Mart 1911, *GP*, 27/2, Nr. 10037, s. 686, 687. Lowther'ın Grey'in ve İngiliz uzmanların yorumu için bkz. Lowther'dan Grey'e, Constantinople, *B.D.*, Vol. 10/2, No. 23, s. 34-36.

26 Fransızların bu duruma tepkisi için bkz. Marschall'dan Dışişleri'ne, Pera, 19 Mart 1911, *GP*, 27/2, Nr. 10036, s. 686.

27 Zimmermann'dan Wedel'e, Berlin, 19 Haziran 1914, *GP*, Band 37/1, Nr. 14 902 s. 450.

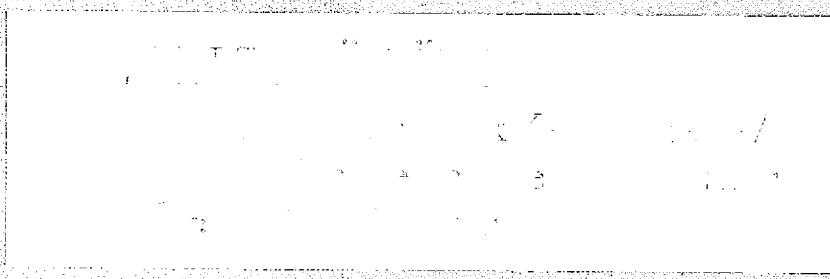
28 Beyrut Konsolosu'ndan Aehrenthal'a 3.6.1910 tarihli rapor, Beyrut, *Staatsarchiv Wien*, Ad. Registratur, F 19/18.

29 Ernst Jackh, "Balkan Savaşından Sonra Almanya", *İmparatorluk Stratejileri ve Ortadoğu*, içinde, çev. Vedat Atila, İstanbul, 2004, s. 184.

30 Tevfik Paşa'dan Hariciye Nezareti'ne, *B.O.A.*, HR. SYS, 110/13.

31 Georg Cleinow, "Die Lösung des Bagdadbahnproblems", *Die Grenzboten, Zeitschrift für Politik, Literatur und Kunst*, 70. Jahrgang, Erster Vierteljahr, 1911, s. 633-637.

32 Almanya Dışişleri Bakanlığı Müsteşarı von Kiderlen'in Şansölye Bethmann Hollweg'e yazdığı rapor, 24 Mayıs 1911, *GP*, 27/2, no. 10038, s. 688.



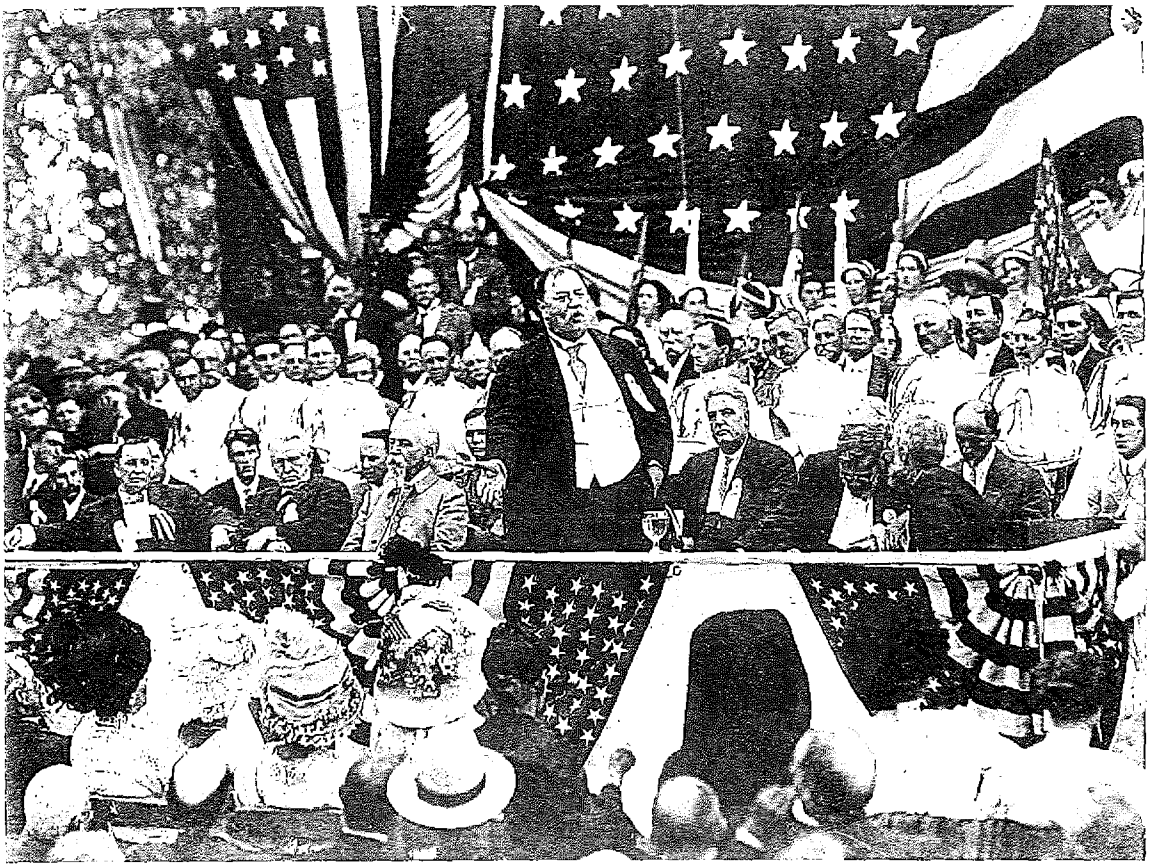
CHESTER DEMİRYOLU PROJESİ

Günümüzde diplomasi ticaret için çalışıyor ve bütün dünyada dışişleri bakanlıkları ülkelerinin ticaretini destekleyen güçlü araçlar konumundalar. Amerikan ticaretinin gelişimiyle de Amerikan ihracatçılarının kendi hükümetlerinden aynı şekilde etkin destek almaları zorunlu hale gelmiştir.

Philander C. Knox (ABD Dışişleri Bakanı)

Bu dönemde Osmanlı topraklarında kıran kırana sürmekte olan demiryolu mücadelesine çok uzaklardan yeni bir büyük güç beklenmedik bir şekilde, hem de oldukça iddialı bir biçimde katılmıştı. Bu büyük güç artık dünya sahnesine çıkacak olgunluğa erişmiş olan Amerikan sermayesi ve onu tüm olanaklarıyla destekleyen Amerika Birleşik Devletleri yönetimiydi. Taft yönetimi işbaşına geçinceye kadar ABD'nin Ortadoğu politikasını Monroe doktrininin şekillendirdiği ileri sürülebilir. Bu doktrin kısaca Avrupa ve uzantılarının, Avrupalı büyük güçlerin; buna karşılık Amerika kıtasının ise ABD'nin nüfuz alanı olduğu varsayımına dayanır. Ortadoğu söz konusu olduğunda Monroe doktrininin ABD için anlamı karışmazlık (*non-involvement*) olarak nitelenebilir. Bu doktrin sayesinde ABD Güney Amerika kıtasında emperyalist faaliyetlerini Avrupa devletlerinin müdahalesi olmaksızın sürdürme olanağı bulmuştu. Avrupalı emperyalistlere karşılık olarak sunduğu ise ABD'nin Avrupa sorunlarına bulaşmaması, onların nüfuz alanları mücadelesine müdahil olmaması, bu mücadelelerde tarafsız kalmasıydı. 19. yüzyıl boyunca Ortadoğu Avrupa'nın bir uzantısı olarak kabul ediliyor, ünlü "Doğu sorunu"na bulaşmak bu soruna tümüyle batmış olan Avrupalı büyük güçlerin boşu boşuna düşmanlığını kazanmak anlamına geliyordu. Zaten ABD bu dönemde sermaye birikimi ve kapitalist gelişme bağlamında bu bölgelere uzanmayı gerektirecek bir düzeye henüz ulaşmamıştı. Güney Amerika onun başlıca ilgi alanı olmayı sürdürüyor, Napolyon'un İspanya'yı yenmesinin getirdiği olanaklar sayesinde bu bölgede İspanya'dan bağımsızlığını kazanmış yeni devletleri birer birer kendi nüfuz alanına dönüştürürken, Avrupalıların emperyalist yöntemlerini de uygulamaktan kaçınmıyordu.

Devlet Başkanı Taft ve Dışişleri Bakanı Knox'un şekillendirdikleri yeni ABD dış politikası ise Amerikan emperyalist çıkarlarının söz konusu olduğu her yerde Avrupalı güçlerle "kora kor mücadele" anlayışına dayanıyordu. Yerkürenin her bölgesinde Amerikan sermayesi yatırım yapmaya özendirilmiş ve mümkün olan her biçimde politik destek vermekten kaçınılmamıştı. Özellikle o dönemde alabildiğine önem kazanan petrol söz konusu olduğunda bu destek daha bir



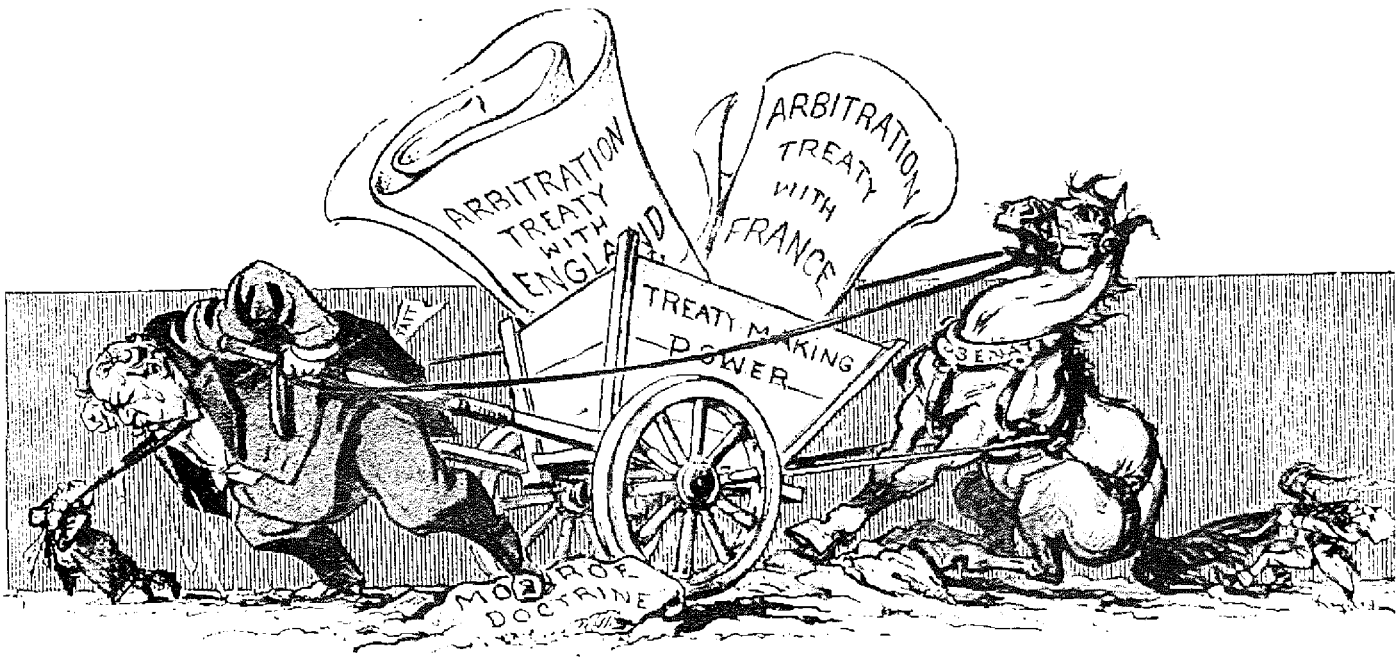
ABD Devlet Başkanı William Howard Taft.

şevkle verilir hale gelmişti. Knox bu durumu açıkça şöyle ifade ediyordu: "Günümüzde diplomasi ticaret için çalışıyor ve bütün dünyada dışişleri bakanlıkları ülkelerinin ticaretini destekleyen güçlü araçlar konumundalar. Amerikan ticaretinin gelişimiyle de Amerikan ihracatçılarının kendi hükümetlerinden aynı şekilde etkin destek almaları zorunlu hale gelmiştir."[1] Bu genel politika anlayışı doğrultusunda Başkan Taft 1911 yılında kongrede yaptığı konuşmada Osmanlı İmparatorluğu'nun Amerikan ticareti için önemini vurgulamış, Osmanlı-Amerikan ticari ilişkilerini geliştirmenin iki ülkenin de yararına olacağının altını çizmişti.[2]

İşte Amerikan yönetiminin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demiryolu imtiyaz mücadelesine katılarak Chester imtiyazını desteklemesi bu tür bir dış politika dönüşümünün ürünüdür. Taft-Knox yönetimi, Osmanlı İmparatorluğu'nda önemli petrol ayrıcalıklarını da içeren 2000 millik bir demiryolu imtiyazı peşinde koşan ve zaman zaman bu imtiyazı almaya çok yaklaşmış gibi görünen Amiral Chester'ı mümkün olabilecek her yolla destekleyerek o zamana kadar özenle kaçındığı Doğu sorununa sonuna kadar bulaşmış, bu bölgede zaten kızışmış olan imtiyaz mücadelesinin aktörleri olan Avrupa devletleriyle karşı karşıya gelmekten kaçınmamıştı. Ne var ki, bu yeni acemi oyuncunun, bölgede yıllardır oyunun kurallarını iyi bilen Avrupalı güçlere karşı fazla bir şansı olamamış ve ABD yönetimi mutlak başarısızlığının hayal kırıklığı ve boşu boşuna Doğu sorununa bulaşmanın pişmanlı-

ğı ile yeniden *non-involvement* politikasına dönmüştür.[3]

Aslında bu dönemde Osmanlı yönetimine hemen hemen Chester projesi özelliklerini taşıyan bir projeyle ilk başvuru "J. G. White and Company" adlı bir diğer Amerikan şirketi tarafından yapılmıştı. İlgili bölümde Abdülhamit dönemi ve Bağdat Demiryolu hakkında ağır eleştirilerini izlediğimiz Erzurum milletvekili Pastırmacıyan'ın liderlik ettiği 31 milletvekili, 10 Mart 1909 tarihinde verdikleri bir yönerge ile Sivas, Erzurum, Bitlis, Van, Elazığ ve Diyarbakır illerini Trabzon üzerinden Karadeniz'e bağlayacak bir demiryolunun mümkün olan en kısa sürede inşa edilmesi gereğini dile getirmişlerdi.[4] Bu taleplerini yüzyıllardır ihmal edilmiş olan bu "bedbaht havalinin... bedbaht ahalisi için" yegâne kurtuluş yolu olarak nitelendirmişlerdi.[5] Nafıa Nezareti herhangi bir sermaye grubunun belirtilen güzergâhtaki demiryolunu kilometre teminatı talep etmeksizin sadece verilecek maden imtiyazı ile inşa etmek istemesi halinde meseleye olumlu yaklaşacağını belirtmişti. Bunun üzerine Pastırmacıyan "şimendüfer işleri ile iştigal eden Amerikalı şahsi dostu" Glasgow ile bağlantı kurarak imtiyaz başvurusunda bulunmasına aracılık etmişti. Pastırmacıyan başta o zamanki Nafıa Fen Müdürü Servican Efendi olmak üzere Nafıa Nezareti kadrolarının bu projeyi engellemek için Bağdat sözleşmesinin 12. maddesiyle çeliştiği gibi çeşitli gerçek dışı bahaneler ileri sürdüklerini yazıyor.[6] Sonunda her şeye rağmen nezaret ile "J. G. White and Company" adlı şirketi temsilen Glasgow arasında bir uzlaşma sağlanarak hazırlanan önprotokol 17 Ağustos



THE ROCKY ROAD TO PEACE.

Taft-Knox yönetimininin Monroe doktrinini zorlayan uluslararası ilişkiler anlayışını hicveden Udo Kepler imzalı ve 1911'de İngiliz Puck *dergisinde yayımlanmış karikatür. "Barışa giden taşlı yol" altbaşlıklı karikatürde arabayı çekenler Taft ve Knox; Taft'ın bir ayağı Monroe doktrininin üzerinde; "anlaşmalar yapan iktidar" arabasındaki rulolar Fransa ve İngiltere ile "tahkim antlaşmaları"; arkada arabayı geri çeken at "Senato".*

1909 tarihinde Meclis-i Mebusan'ın onayına sunulmuştu. Milletvekilleri 20 Ağustos tarihindeki oturumda projeyi enine boyuna tartışmışlardı.[7]

İşte Chester'ın başvurusu tam bu döneme denk gelmiş ve hemen hemen aynı proje ancak bu kez Osmanlı Devleti için daha ehven koşullarla talep edilmişti. Chester'ın vekilinin başvurusu ilk kez 10 Şubat 1909 tarihinde Meclis-i Vükela'da görüşülmüştü. Hazırlanan mazbatada "teklifin mahiyeti layıkıyla anlaşılarak ona göre müzakere olunmak üzere" şirketin tafsilatlı bir layiha hazırlaması istenmişti.[8] Chester grubunun teklifi, dar hat yerine geniş hat inşası ve madenlerin işletilmesinden elde edilecek gelirden maden rüsumu ödenmesi gibi Osmanlı Devleti için daha olumlu koşullar içeriyordu.[9] Bu son gelişme üzerine o zamana kadar Glasgow projesine destek vermiş bulunan İstanbul'daki Amerikan Konsolosluğu hangi projeyi destekleyeceği konusunda Amerikan Dışişleri ile irtibatını sürdürmüştü.[10] Sonuç olarak zaten Nafıa Nezareti imtiyazı "en ziyade nafi şeraiti dermeyan eden talib"[11] olan Chester'ı tercih edince bu sorunun yanıtı kendiliğinden verilmiş oldu.

Amiral Chester ilk kez 1900 yılında *Kentucky* gemisinin kaptanı olarak Osmanlı İmparatorluğu'na gelmişti. Görevi 1895-96 Ermeni olayları nedeniyle Amerikan mallarının uğradığı zararlar için tazminat ödenmesi konusunda Osmanlı yönetimine baskı yapmaktı. Beklenilenin tersine amiral bu süreçte Osmanlı yöneticileriyle çok iyi ilişkiler kurmuş ve Osmanlı İmparatorluğu'nun Amerikan girişimcileri için fevkalade olanaklar sunduğunun farkına varmıştı[12] 1906 yılında imparatorluğu ziyaret eden bir diğer Amerikalı C. Arthur Moore, Akdeniz ile Halep arasında bir demiryolu imtiyazı için başvurmaya karar vermiş ve bu projesini kayınbiraderi ve Chester'ın oğlu Colby M. Chester'a açmış ve bu ikili amirali işbirliği konusunda ikna etmişlerdi.[13]

Amiral Chester 1908 yılında Boston ve New York Ticaret Odaları'nı da temsilen Osmanlı İmparatorluğu'ndaki yatırım olanaklarını araştırmaya gelmişti. İlk etapta Abdülhamit ile kurduğu yakın ilişkiler Meşrutiyet'ten sonra İttihatçılarla da devam etmişti. Amerika'da 1908 devriminin Amerikan sermayesi için Osmanlı İmparatorluğu'nda olanaklarla dolu yeni bir dönem başlattığına inanılıyordu.[14] İttihatçıların da Abdülhamit gibi Chester'a gösterdiği ilgi onu Sivas'tan başlayarak Anadolu üzerinden Harput, Diyarbakır, Musul ve Kerkük'ten geçerek İran sınırındaki Süleymaniye'ye uzanan devasa bir demiryolu projesi teklif edecek derecede cesaretlendirmişti. En az 2000 mil uzunluğundaki söz konusu demiryolu Samsun'da Karadeniz'e, Halep'te Akdeniz'e ulaşacak ayrıca Van ve Bitlis'e şube hatları döşenecekti. Planlanan hatların inşası için gereken miktar 100 milyon dolar olarak öngörülmüştü.[15] Demiryolu zengin maden yataklarının olduğu bölgelerden geçecek ve kurulacak şirket, hatların her iki yanından 20 kilometrelik bir alanda maden çıkarma ve işletme imtiyazına sahip olacaktı.[16] Chester bu gelişmeler üzerine Amerika'ya dönerek MacArthur Brothers, Laidlaw and Company, E. C. Converse and Company ve Charles A. Moore adlı şirketlerin katılımıyla "Ottoman-American Development Company" adlı şirketi kurmuş ve Taft yönetiminin tam desteğini elde etmişti. Dışişleri Bakanı Knox, 1910 yılının Mart ayında Washington'daki Osmanlı temsilcisi Rüstem Bey'e hükümetinin Chester projesine çok önem verdiğini, bu projenin kabulünün Osmanlı-Amerikan ilişkilerinin gelişimine büyük katkı yapacağını söylemişti. Dışişleri bakan yardımcısı Wilson ise şirkete gönderdiği yazıda Amerikan Büyükelçiliği'nden kendilerine tam destek

sağlanacağına dair bir telgraf aldıkları müjdesini vermişti.[17]

Başlangıçta Osmanlı İmparatorluğu'ndaki nüfuz mücadelesinde deneyim sahibi Avrupalı büyük güçler amatör Amerikan emperyalistlerini fazla ciddiye almamış, ancak gelişmeler, onların tüm güçleriyle Anadolu kapılarını bu yeni rakibe kapatmak için mücadele etmelerini gerektirmişti. Gerçekten de Amerikan Büyükelçiliği'nin tam desteğini almış olan Chester'ın şirketi 1910 yılında Osmanlı Nafıa Nezareti ile bir önprotokol imzalamayı başarmıştı.[18] Şirket iyi niyetinin bir göstergesi olarak 20.000 poundluk bir depoziti bir İstanbul bankasına yatırmıştı.[19] Huntington Wilson İstanbul Büyükelçiliği'ne yazdığı yönergede, konunun öneminin bir kez daha altını çizmiş ve Osmanlı yöneticilerine Osmanlı Amerikan iktisadi ilişkilerinin gelişiminin bu imtiyaz talebinin kabulüyle olan yakın ilişkisinin anlatılmasını istemişti. İmtiyaz kabul edilir edilmez %4 gümrük vergisi artışı talebini onaylayacaklardı ve bu da diğer büyük güçler için olumlu anlamda bir örnek teşkil edecekti. Ancak Wilson'ın üslubunda coşkunun yanı sıra bir kaygının da izlerine rastlanıyor. Zira Dışişleri bakan yardımcısı, Meclis-i Mebusan'da Chester projesi aleyhine önemli bir muhalefetin olduğunu haber almış ve bu tür bir muhalefetin projenin meclisten geçmesini engelleyebilecek düzeyde olup olmadığının sorgulanmasını istemişti.[20] Bu kaygısına rağmen Wilson, Chester'a her şeyin yolunda olduğu mesajını vererek cesaretlendirmeye devam ediyordu.[21] Dışişleri Bakanı Knox ise Osmanlı temsilcisi Rüstem Bey'e sitem ederek, Nafıa Nezareti'nin kabul ettiği bir projenin bakanlar kurulunda muhalefetle karşılaşmasını anlayamadığını belirtmişti. Knox bir kez daha iki ülke arasındaki ilişkilerin bundan sonraki seyrinde Chester projesinin kabulünün önemini vurgulamış ve karşı jest olarak Osmanlı gümrüklerini derhal onaylayacaklarını yinelemişti.[22]

Gerçekten de sözleşmenin bir türlü meclise ulaşmaması Amerikalı yöneticilerin bu işte Avrupalıların parmağı olduğu gerçeğini görmelerine neden olmuştu. Amerikan yönetimi bunun üzerine "kora kor mücadele" kararı almış ve Chester projesine destek için Osmanlı yönetimini etkileyecek kimi jestlerde bulunmuştu. Osmanlı gümrüklerinin artırılmasını kabul, uygun koşullarda borç verme, bazı kapitüler ayrıcalıklardan yararlanmamak konularında verilen sözlerin yanı sıra 12 Osmanlı subayının Amerika'da eğitim görmek üzere ABD'ye götürülüşü bu tür davranışlara örnekti.[23]

Amiral Colby Mitchell Chester.

ABD'nin İstanbul Büyükelçisi Oscar Straus.

Ancak daha 1910 yılının ilk aylarında hem Ottoman-American Development Company'nin hem de onu tüm gücüyle destekleyen Taft yönetiminin iyimserliği önemli ölçüde darbe aldı. Şirket yöneticileri Büyükelçi Straus'a, Almanların Bağdat Demiryolu'na zarar vereceği gerekçesiyle Chester projesine tüm olanaklarıyla muhalefet ettiklerini söylemişlerdi. Straus da Bağdat Demiryolu'nun kendileri için önemli bir sorun olacağı şeklindeki gözlemini Dışişleri'ne aktarmıştı.[24] Gerçekten Straus kendi projelerinin Osmanlı topraklarında imtiyaz peşinde koşan Avrupalı emperyalistlerin çıkarları ile çeliştiğinin ayırdına varmış ve 6 Temmuz 1910 tarihinde Washington'u aşağıdaki ilginç gözlemleriyle uyarmıştı: "Osmanlı İmparatorluğu altı büyük güçle iyi ilişkiler sürdürmek zorundadır, o kadar ki bunlardan biri ya da ikisinin –örneğin Almanya veya Rusya– şiddetli muhalefeti bir imtiyazın verilmesine ciddi bir engel oluşturur."[25] 28 Haziran günü Straus "Almanların siyasi nüfuzları sayesinde uyguladıkları baskının" sonuç verdiğini ve sadrazamın Chester imtiyazını ertesi gün toplanacak olan Meclis-i Mebusan'a göndermekten vazgeçmek zorunda kaldığını bildiriyordu.[26] Taft yönetimi Ortadoğu'daki uluslararası ilişkilerin gerçek dinamiklerinin artık iyice bilincine varmaya başlamıştı.

Straus Osmanlı İmparatorluğu'ndaki yıllarının getirdiği diplomatik deneyimlerine dayanarak, Washington'a gönderdiği raporlarda ABD'nin yeni Ortadoğu politikasının güçlüklerini iletmeyi sürdürüyordu. Büyükelçi bu yolun kaçınılmaz bir biçimde o güne kadar uzak durulan Doğu sorununa açıkça ve derinlemesine bulaşmak olduğunun altını çiziyordu. Doğu sorununa bulaşılacaksa oyunun kurallarına eksiksiz uyulmalı ve herhangi büyük bir gücün tümüyle desteklemediği herhangi bir ayrıcalık başvurusunun başarı şansının olmadığı Osmanlı İmparatorluğu'nda, Avrupalı rakiplerin yöntemlerine aynı şekilde cevap verilmeliydi. Ancak Straus bu tür yöntemlerin tam anlamıyla ve tüm sorunlarıyla Doğu sorununa bulaşılması anlamını taşıdığı uyarısını yinelemekten kendini alamıyordu.[27]

Amerikan Dışişleri, Macaristan Orta Elçisi John Ridgey Carter'ı, Straus'un izinli olmasından dolayı, Chester projesiyle ilgili bir nevi özel görevle İstanbul'a gönderdi. Kendisine Başkan Taft'ın en önem verdiği konunun bu projenin kabulü olduğu net olarak bildirilmişti.[28] Ayrıca Dışişleri Bakan Yardımcısı Huntington Wilson 21 Ekim 1910 tarihinde, görünüşte sultana bir nezaket ziyareti için İstanbul'a gelmişti. Gerçek amacı ise Chester projesi lehine bir atmosfer yaratmaktı. 5 Aralık günü Sultan V. Mehmet

Reşat'ı ziyaretinde kendisine Başkan Taft'ın mektubunu iletti.[29]

İşin ilginç yanı, Wilson daha İstanbul'daki ilk incelemelerinden sonra durumu ABD açısından olumsuz bulmuş, Chester'ın altından kalkamayacağı kadar büyük bir işe girişmiş olduğu kanısına varmıştı. Wilson'a göre bu durum ABD'nin bölgedeki prestijine ağır bir darbe indirebilirdi. Bu nedenle son derece temkinli olmakta yarar olduğuna inanmaktaydı. Sonuç olarak olağanüstü büyükelçi, Chester projesi konusunda Doğu sorununa bulaşmak bağlamında Straus'un fikirlerine katılıyordu. Ayrıca Wilson Amerikan sermayesinin, iç yönetimi bu derece kaotik ve Avrupalı güçlerin bu derece baskısı altındaki bir ülkede yatırım yapmasının rasyonelliğini de sorguluyordu.[30] Ortadoğu'da bu kadar zorluklara katlanıp reddedileceklerine, Çin ve Karayibler gibi kendi nüfuz alanlarındaki sorumluluklarına odaklanmayı daha uygun görüyordu. Osmanlı İmparatorluğu Amerika için doğal bir nüfuz bölgesi değildi. Bu bölgede daha çok eğitim çalışmalarına önem vermeliydiler. Wilson yıllar sonra İstanbul'daki havanın kesif bir biçimde Alman etkisi altında olduğunu yazacaktı. Ancak Straus'un yanı sıra, İstanbul'daki diğer bir önemli Amerikan diplomatının bu gözlem ve uyarıları da Taft yönetiminde dikkate alınmayacak, onun yerine şirket yöneticilerinin verdikleri güvencelere bel bağlanacaktı. Wilson'a Chester projesine tam destek mesajı yinelenince, o da bir diplomat olarak merkezin yönergeleri doğrultusunda tüm günlerini sadrazam; Dahiliye, Nafıa, Maliye ve Harbiye nazırlarıyla mekik diplomasisini sürdürerek ve görevini en iyi biçimde yerine getirmeye çalışarak doldurdu.[31]

Nihayet 25 Nisan 1911 tarihinde Chester projesinin kısa bir süre içinde mecliste görüşüleceği Amerikan Dışişleri'ne bildirilmişti.[32] Gerçekten de proje 14 Mayıs'ta sadrazamın imzasıyla meclise gönderilmişti.[33] İki gün süren müzakerelerden sonra projenin oylanması 77'ye karşılık 64 oyla sonbahar oturumuna ertelenmişti.[34] Bazı yayın organları bu ertelemeyi Almanların yeni bir zaferi olarak yorumlamıştı.[35] Chester imtiyaz başvurusunun onaylanmamış olması, Ottoman American Development Company yöneticilerinde bazılarının başvuruyu geri çekmek istemesine neden olacak derecede hayal kırıklığı yaratmıştı. Onları yeniden motive eden İstanbul'daki Amerikan Büyükelçiliği olmuş ve Carter imtiyazın parlamentoya ulaşmasıyla işin en güç kısmı halledilmişken şirketin yola devam etmesini istemişti.[36] Bunun üzerine Amiral Chester şirket yöneticilerinin "Amerikan bayrağı altında yürütülecek yeni kampanyanın planlanması amacıyla" Washington'a geleceklerini bil-

ABD Dışişleri Bakan Yardımcısı Huntington Wilson.

Alman ideolog Paul Rohrbach.

dirmişti.[37] Taft yönetimi ise kendilerine gereken tüm desteği vereceklerini bir kez daha yinelemişti. Üstelik bu kritik dönemde Amerikan Dışişleri'nin en önemli diplomatlarından biri olan W.W. Rockhill Osmanlı büyükelçisi olarak Petersburg'dan İstanbul'a atanmıştı. Kendisine Chester projesinin önemi anlatılarak sonbaharda meclis açılana kadar gerekli çalışmaları özenle yerine getirmesi istenmişti.[38] Rockhill İstanbul'da göreve başladıktan sonra rüşvet dahil oyunu tüm kurallarıyla oynamaya karar vermişti.

Ancak Amerikan Dışişleri'nin tüm çabaları Chester projesinin mecliste onaylanmasını sağlayamadı. Gerçi elimizdeki bir Meclis-i Vükela kararına dayanarak, bir ret cevabından çok, bir belirsizliğin sürdüğünü düşünebiliriz.[39] Ancak Ottoman American Development Company yöneticilerinin çoğunun umudu kalmadığından, şirket içinde anlaşmazlıklar çıkmış ve yatırılmış olan teminat parası geri alınmıştı.[40] Böylelikle Amerikan emperyalizminin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki ilk ciddi girişimi başarısızlıkla sonuçlanmış oldu. Taft yönetimi boşu boşuna Doğu sorununa bulaşmış olmaktan dolayı pişman olmuş ve bu andan itibaren yine Doğu sorunu bağlamında karışmazlık politikasına geri dönmüştü. Ancak Chester projesinin savaştan sonra bir kez daha karşımıza çıkacağını şimdiden belirtelim.

Bu dönemde Chester projesinin karşı karşıya kaldığı engellemeler tesadüfi değildi. Artık donanmalar kömür yerine petrol kullanmaya başlamıştı. Gerek endüstrinin ve gerekse ulaşım sektörünün petrole olan talepleri her geçen gün artmaktaydı ve Mezopotamya'nın zengin petrol kaynaklarına sahip olduğu bilinmekteydi. Bu durum da büyük güçlerin Osmanlı toprakları üzerinde kıyasıya bir nüfuz mücadelesine girmelerine neden olmuştu. Chester'ın başvuruda bulunduğu dönemde zaten üç büyük sermaye grubu, hükümetlerinin tam desteğiyle bölgenin petrol kaynaklarını ele geçirmek üzere büyük bir mücadele içindeydi. Birazdan gündeme geleceği üzere bunlar Deutsche Bank'ın yanı sıra, British D'Arcy ve bir Hollanda-İngiltere ortaklığı olan Royal Dutch-Shell idi.

Bir sonraki bölümde Osmanlı İmparatorluğu'ndaki petrol mücadelesi ile Bağdat Demiryolu sorununun iç içeliği gündeme gelecek. Daha imzalanmadan önce bile, hatların her iki yanından yirmişer kilometre dahilinde maden arama ve işletme imtiyazının, Bağdat Demiryolu sözleşmesinin önemini artıracağı biliniyordu. Örneğin 1900 yılında İngiliz Büyükelçisi Nicholas O'Conor bölgede bulunacak petrol kaynaklarının Bağdat hattının prodüktivitesini önemli

boyutlarda artıracağını yazmıştı. Alman ideolog Paul Rohrbach da 1902 yılında, "Bağdat demiryolunun petrol açısından zengin bölgelerden geçiyor olmasının değerini bilmeliyiz. Bu konuda korkacağımız tek husus herhangi bir Alman girişimi petrol çıkarma hakkını garanti altına almadan önce yabancı spekülatörlerin Mezopotamya'da benzeri bir hak elde etmesidir" şeklinde ilgili mercileri uyarmıştı[41] Alman oryantalistin sözünü ettiği grubun British D'arcy olduğu ilgili bölümde gündeme gelecek.

Rohrbach'ın beklentisini 1903 Bağdat Demiryolu sözleşmesinin 22. maddesi karşılamış olmalı, zira bu madde ilgili bölümde belirtildiği gibi Alman şirketine hattın her iki tarafında 20 kilometre olmak üzere hat boyunca petrol dahil her türlü maden çıkarma ve işletme hakkını vermişti. Hazine-i Hassa Nazırı Ohannes Paşa ile şirket adına Kurt Zander arasında bu çerçevede yapılan görüşmeler ertesi yıl haziran ayında tamamlanarak petrol sözleşmesi imzalanmış, şirkete Musul ve Bağdat vilayetlerinde bir yıl süreyle maliyetini kendileri karşılamak şartıyla incelemelerde bulunma hakkı tanınmıştı.[42] Eğer bu incelemeler sonucu şirket, imtiyaz sahibi olduğu madenleri işletmeyi talep ederse bu

Hazine-i Hassa Nazırı Ohannes Paşa ile Anadolu Demiryolu Şirketi Genel Müdürü Kurt Zander'in imzalalarına sunulan Musul ve Bağdat petrollerinin işletilmesi imtiyaznamesinin maddeleri, B.O.A., *Y. MTV 260/15.*

BIG AMERICAN DEAL

Chester Concessions in Turkey Have Vast Possibilities.

OPENING UP OF AN EMPIRE

Fifteen Hundred Miles of Railway Line to Be Built.

MINES ARE FABULOUSLY RICH

Deposits of Minerals Estimated to Be Worth Hundreds of Millions of Dollars.

BY WILLIAM E. CURTIS.
Special Correspondence of The Star and the Chicago Record-Herald.

CONSTANTINOPLE,
August 24, 1910.

Shortly after the overthrow of the despotism in Turkey the new government formulated a comprehensive scheme of public improvements intended to promote the material development of the Ottoman empire, which was forbidden for a third of a century by Abdul Hamid, the late sultan. He seemed to think that progress and prosperity were inconsistent with the welfare of a nation, or at least a menace to the

The Evening Star *gazetesinin Chester imtiyazının Amerikan sermayesine sunduğu önemli olanakları analiz ettiği bir makale. Yazar makalesinde, bu girişim nedeniyle Alman ve Amerikan çıkarlarının çatıştığını da gündeme getiriyor. Makalede, Büyükelçi Marschall'ın Babıâli'yi Chester imtiyazının Alman Demiryolu Şirketi'nin bazı kazanılmış haklarını ihlal ettiği gerekçesiyle protesto ettiği vurgulanıyor. "Big American Deal, Chester Concessions in Turkey Have Vast Possibilities",* The Evening Star, *26 Eylül 1910;* B.O.A., *HR. SYS, 67/47.*

hak kendisine "Hazine-i Hassa-i Şahane'nin iştirakiyle ve kontrolü tahtında olmak üzere mukavele-i mahsusa ile ve 40 sene müddetle" verilecekti.[43] Gerçi Bağdat Demiryolu Şirketi sözleşmede yer alan koşulları yerine getiremediği için bu hakkın oldukça tartışmalı hale geleceği petrol anlaşmaları bölümünde anlatılacak.

Almanların bu kadar uzun mücadeleler sonucu elde ettikleri hakların önemli bir bölümünü birdenbire ortaya çıkan Amerikan sermayesine devretmeyi kabul etmeleri elbette olanaksızdı. Bu nedenle Chester imtiyazının en önemli muhalifinin Bağdat Demiryolu Şirketi ve onu destekleyen Alman Dışişleri olması doğaldı. Nitekim Marschall Babıâli'yi Chester imtiyazını Alman şirketinin bazı kazanılmış haklarını ihlal ettiği gerekçesiyle protesto etmişti.[44]

Amerikan yönetimi Almanların Chester projesini engelleme çabalarına karşı her yolu denediler. Bunlara, kora kor mücadele olduğu gibi, uzlaşmak için gerekli adımların atılması da dahildi.[45] Etkili ve sert Alman muhalefetini yumuşatmak için Chester projesi dahilindeki bazı hatları, kazanılmış Alman haklarını göz önüne alarak yeniden düzenlemeyi bile düşündüler. Bu doğrultuda ilk etapta, Amerika'nın Berlin elçisi Hill'den Almanlarla Chester projesi konusunda işbirliği yollarını araması istendi. Almanlara Çin'de olduğu gibi sorunu iki tarafın çıkarlarını koruyacak şekilde çözebilecekleri anlatılacaktı.[46] Almanlardan hiçbir olumlu sinyal gelmeyince,[47] Taft yönetimi Avrupa'daki elçilerinden Almanya'nın İstanbul Büyükelçisi Marschall von Bieberstein'ın Chester girişimini engelleme faaliyetleri hakkında araştırma yapmalarını istedi. Somut kanıt olmamasına ve Berlin Büyükelçisi Hill'e Almanların sürekli olarak hükümetin bu tür olaylara müdahalede bulunmadığını söylemelerine rağmen, Bieberstein'ın Chester projesi hakkında

spekülasyonlarda bulunduğu açıktı. Örneğin Heyet-i Vükela'ya verdiği bir yemekte Chester'ın aslında Standart Oil'in bölgedeki petrol yataklarını ele geçirmek için kullandığı bir kukla olduğunu bildirmişti.[48] Ayrıca Osmanlı yöneticilerine Almanya'nın Girit sorunundaki Osmanlı yanlısı tutumu örneğini vererek aba altından sopa göstermeyi de ihmal etmemişti. Bunun dışında, Bieberstein Avrupalı meslektaşlarıyla bir toplantı yaparak, Osmanlıların imtiyazı Amerikalılara vermeleri durumunda, gümrük vergilerinin artırılmasına izin vermeme önerisini getirmişti.[49]

Almanların hoşnutsuzluğunu gösteren bir diğer olay da, Deutsche Bank'ın Müdürü Arthur von Gwinner'in Berlin'de Hill'e Chester projesinin kendi imtiyaz alanları ile çakışan noktalarını harita üzerinde bir bir göstermesi olmuştu. Gwinner açık konuşmuş, Chester projesinin aslında bir demiryolu projesi olmaktan çok, bölgenin petrol zenginliklerini ele geçirmeyi amaçlayan bir girişim olduğunun altını çizmişti.[50]

Zaten Büyükelçi Straus'un Washington'a gönderdiği raporlar da aynı doğrultudaydı.[51] 21 Haziran tarihli raporunda, İngiliz ve Avusturya elçilerinin kendisine Alman elçisinin Sadrazam Hakkı Paşa nezdinde yürüttüğü muhalefeti açıkça itiraf ettiklerini belirtiyordu. Üstelik İngiliz elçi bu bilgiyi doğrudan Bieberstein'dan aldığını söylemişti. Avusturya elçisi ise kendilerinin de Almanlar gibi Chester projesine karşı olduklarını açıkça itiraf etmişti. Bu izlenimlere, Straus'un 1910 oturumunda imtiyaz görüşmesinin ertelenmesini Almanların Osmanlı yöneticileri üzerindeki nüfuzuna bağlaması neden olmuştu ki, bu değerlendirme yanlış sayılmazdı. Straus Almanların Osmanlı yöneticileri nezdindeki nüfuzu dışında dağıttıkları 150 bin paundu bulan bahşişlerin de önemine değinmeden geçemiyordu.[52]

Osmanlı yöneticileri de başlangıçta yadsıdıkları Chester projesinin onaylanmama nedeninin Alman muhalefeti olduğu gerçeğini giderek kabul etmeye başladılar. Örneğin 11 Mayıs 1910 tarihinde Straus gecikmenin nedeninin Alman muhalefeti olup olmadığını sorduğunda sadrazamın yanıtı olumsuzdu. Oysa aynı yılın kasım ayında Wilson'a gecikmenin nedeni olarak verilen yanıtların başında Chester projesinin Bağdat demiryolu ile çakışan hatları olduğu gelmekteydi. Nitekim birazdan görüleceği gibi Sadrazam Hakkı Paşa, Pastırmacıyan ve arkadaşlarının gecikmenin nedeni konusundaki ısrarlı sorularına, aynı doğrultuda yanıt vermişti.[53] 1911 yılının Şubat ayında oluşan kabine krizi sırasında ise Büyükelçi Carter'a artık açıkça ertelemenin Almanların itirazlarından kaynaklandığı söylenmeye başlanmıştı. Nitekim bir görüşme sırasında Harbiye nazırı, Carter'a "Hiçbir şey Osmanlı yönetiminin Alman dostluğunu kaybetmesini telafi edemez" demişti.[54] Harbiye nazırının bu samimi itirafı Wilson'ın "İstanbul'daki havanın kesif bir biçimde Alman etkisi altında olduğu" şeklindeki gözleminde ne kadar isabetli olduğunu gösterir.

Gerçekten de Arthur von Gwinner, Karl Helfferich ve Huguenin'in aralarında yaptıkları yazışmalar incelendiğinde Chester projesi aleyhinde çevirdikleri dolaplar ortaya çıkmıştır. Örneğin Alman köstebeklerinin Babıâli'den nasıl bilgi sızdırdıkları, Almanların kendi kontrollerindeki İstanbul basınının Chester projesi aleyhine yürüttükleri kampanyayı nasıl yönlendirdikleri bu belgelerde yer almaktadır. Adı geçenlerin kullandıkları temalar itibariyle pragmatizmlerini moral değerlerin ötesine taşıdıkları anlaşılıyor. Örneğin Chester'ın şirketinin Standart Oil'in paravan şirketlerinden biri olduğu, Yahudi bankası Kuhn, Loeb & Co.'nun Standart Oil ile birlikte çalıştığı ve

sonuç olarak projenin bir Yahudi entrikası anlamına geldiği gibi Osmanlı yöneticilerini olumsuz etkileyecek savlar ileri sürmüşlerdi.[55] American Development Company ve Dışişleri yönetimi elinden geldiğince bu dedikodulara karşı koymaya çalışmıştı. Şirket Wilson'a kendilerinin büyük bir şirketin paravanı oldukları dedikodularının bazı Osmanlı yöneticilerini olumsuz etkilediğini belirterek büyükelçiliğin bu konunun aydınlatılması için çaba göstermesi gereğinin altını çizmişti.[56] Bakan Yardımcısı Wilson da bu konuda gerekenleri yapıyordu. Örneğin Amerikan Büyükelçiliği'ni Standart Oil'in bu işin içinde olduğu dedikodularına karşı, adı geçen şirketin kesin olarak Chester projesiyle hiçbir ilgisinin olmadığının Osmanlı yöneticilerine anlatılması konusunda uyarıyordu.[57] Wilson, büyükelçiliğin uyarıldığını ve konunun aydınlatılacağını şirket yönetimine haber vermeyi de ihmal etmemişti.[58]

Doğu Anadolu illerinin mutlaka Karadeniz'e demiryolu ile bağlanmasını savunduğunu ve bu amaçla Glasgow projesine aracılık ettiğini gördüğümüz Erzurum Mebusu Pastırmacıyan'ın bir başka perspektiften yazdıkları, şimdiye kadar Amerikan Dışişleri ile Büyükelçiliği yazışmalarına dayanarak aktardığımız süreci bir biçimde doğrulamaktadır. Pastırmacıyan konu ile ilgili kitabının ilk bölümünde Abdülhamit istibdadını sona erdiren Meşrutiyet'i coşkuyla karşıladığını, önlerinde "Az zaman zarfında bir Şark ahalisinin neler yapabileceğine delil olmak üzere Japon misali" bulunduğunu belirtmişti. Pastırmacıyan Osmanlı ulusu olarak kendilerinin de şerefli bir maziye sahip olduklarını ve aynı başarıyı göstermemeleri için herhangi bir neden bulunmadığını iddia etmişti. Ancak geçen süre içinde Abdülhamit devri mektebinde terbiye görmüş devlet kadrolarının alttan alta eski uygulamaları sürdürdüklerini, o dönemin ahlakının ve yönetim tarzının kolay kolay ortadan kaldırılamadığının anlaşıldığını ve dış politikada Almanya'ya bağımlılığın "maalesef" devam ettiğini, uğradığı hayal kırıklığının örnekleri olarak dile getirmişti.[59]

Pastırmacıyan'a göre, aynı yanlış politika demiryolu meselesinde de kendini göstermiş, Almanya'ya bağımlılık nedeni ile Bağdat Demiryolu tercihi gereksiz yere sürdürülmüş, asıl memleketin ihtiyacı olan Şarki Anadolu Şimendüferleri türlü yalan dolan ve asılsız gerekçelerle engellenmeye çalışılmıştı. Bu gelişmede Almanların Rusların baskısı yüzünden demiryolunu çarlığın sınırlarına doğru inşa etmekten kaçınmış olması önemli bir rol oynamıştı. Almanların dağıttığı bahşişler de güzergâh tayininde belirleyici olan faktörler arasındaydı. Oysa Meşrutiyet ilanıyla beraber memleketin iktisadi yönden kalkınmasına yönelik bayındırlık programını açıkladığında, 9665 kilometre yeni demiryolu inşa edileceği belirtilmişti. Fakat üç senelik tecrübe tüm bunların boş vaat olduğunu göstermiş, yöneticiler eskiden olduğu gibi devletin yerine ayrıcalıklı yabancı şirketlerin menfaatlerine yönelik hatların inşasına imtiyaz vermişlerdi. Halbuki Ankara, Sivas, Erzurum, Diyarbakır'dan geçecek demiryolları gibi "birinci derecede" imtiyaz verilen bu hatlar ise 2. veya 3. derecede "ehemmiyeti haiz olarak" kabul edilmişti.[60]

Pastırmacıyan iktisadi, siyasi, stratejik... hangi açıdan karşılaştırılırsa karşılaştırılsın "Anadolu-i Şarki Şimendüferi"nin Bağdat Demiryolu'na göre kıyas kabul etmeyecek şekilde memleketin yararına olduğunu iddia ediyor, sayfalarca bu tezini ispatlayacak ayrıntılı fayda/maliyet analizlerine girişiyordu.[61] Üstelik Bağdat hattı Osmanlı maliyesine akıl almaz yükler getirirken Chester projesinin bir tek kuruş maliyeti

yoktu. Pastırmacıyan kendisinin Chester'cı olarak tanımlanmasına şiddetle karşı çıkmıştı. Zira Doğu Anadolu şimendüfer projesini ortaya ilk atan kendisiydi. Bu proje onaylanınca Glasgow'u yine kendisi ikna etmiş, ancak Chester grubu devreye girince de artık yakışık almayacağı için geri çekilmişti.[62] Ancak kim yaparsa yapsın memleketin bu ihmal edilmiş bölgesinin acilen demiryoluna olan gereksinimi nedeniyle Anadolu-i Şarki Şimendüferi projesinden yanaydı. Kısaca kendisini "Çesterci" değil gerçek bir "Anadolucu" olarak tanımlıyor, Anadolu'yu demiryolsuz bırakmak pahasına Alman kumpanyasına hizmet edenleri ise "Bağdatçı" olarak nitelendiriyordu.[63]

Pastırmacıyan'ın bundan sonra dile getirdikleri, bu bölümde Chester projesi üzerine anlattıklarımızı tamamlar niteliktedir. "Anadolu-i Şarki'nin bu bedbaht şimendüfer hikâyesinin daha ziyade şayan-ı hayret olan bir ciheti dahi şudur ki, o vakitki sadrazam Hakkı Paşa Hazretleri Meclis-i Mebusan'a tevdi etmemek için muhtelif bahanelerle 14 mah (ay) bu işi alıkoymaya muvaffak olmuştur." Erzurum mebusu kendisinin bu tehir sürecinin nedenlerini defalarca sorduğunu ve Hakkı Paşa'nın 8 Aralık 1910 tarihinde Chester projesindeki hatların inşası memleket için çok faydalı ise de... "hattın nereden başlayacağı hakkında Amerikalılar Bağdat Şirketi ile uyuşmaya mecburdurlar!" cevabını verdiğini belirtmiştir. Oysa Pastırmacıyan'a göre Bağdat sözleşmesinde bu tür yorumu gerektiren herhangi bir madde bulunmamaktaydı.[64]

Pastırmacıyan kendisinin gerek meclis kürsüsünden ve gerekse yazdığı açık mektuplar vasıtasıyla Sadrazam Hakkı Paşa, eski Nafıa Nazırı Hulusi Bey ve Servicen Efendi ile aynı düşünceyi savunan "Bağdatçıları" net bir biçimde itham etmesine rağmen makul bir yanıt alamadığını belirtiyordu.[65]

Erzurum Mebusu Karakin Pastırmacıyan.

Pastırmacıyan'a göre sözü edilen kadro, "Tekmil kurşunlarını sarf ettikten sonra şu nazariyeyi icat" etmişlerdi: "Bu dört vilayette ahalinin yüzde 20-25'i Ermeni olduğu için bu şimendüferi inşa etmeyelim, zira bundan istifade edecekler Ermeniler olup, hatta Ermenistan'ın istiklalini böyle ilan edebilirler." Yazar, eski Nafıa Nazırı Hulusi Bey'in Amerika'da yayımlanmakta olan Ermenice bir gazetenin "Genç Ermenistan" unvanını taşımasını ve bu imtiyazı talep edenlerin de Amerikalı olmasını delil göstererek bu projeyi savunanların gerçek amacının bağımsız Ermenistan'ı kurmak olduğunu iddia edecek kadar ileri gittiğini belirtiyordu.[66] Pastırmacıyan, Bağdatçı kadronun elinde "Yalnız bir çare kalıyordu, o da tahrikat '*provocation*' idi" ifadesini kullanarak iddiasını aşağıdaki sözleriyle açıklığa kavuşturuyordu:

> Filhakika bu mesele mevki-i müzakerede bulunduğu günlerde Meclis-i Mebusan koridorlarında kısmen Ermenilerle meskûn olan bu vilayatta mezkûr sebekenin insasıyla husule gelecek siyasi tehlikelerden ve yeni bir Ermeni meselesinden yavaş sesle bahsolunmakta idi. Diğer daha ağır, yani ruhani bir tehlikeden dahi bahsolunuyordu: güya hutut-ı mezkûr Amerika misyonerleri akçesiyle yapılacak ve bunlar da toptan Osmanlı ülkesine gelip Müslüman ve Ermeni cümlemizi Protestan edeceklermiş?! (...) Bu projenin ilk müteşebbisi olan bendenizin eski bir ihtilalci ve bir bombacı olduğumdan ve Anadolulu Müslüman vatandaşlarımızın sadedilliğinden bilistifade memurlarımız bu gibi tahrikat-ı cenaibeden bile çekinmemişlerdir. (...) Kendilerinin beğenmediği bir şimendüfer projesini suya düşürmek için bu gibi vatanperveraneye mugayir ve mekruh vesaite bile müracaata çekinmeyen memurlarımızın sadakat ve namusuna ve bu hikâyelere hayret etmeli!! Demek ki, devletin işlerini sabote etmek için Osmanlı milleti bu memurlara maaş vermektedir. [67]

Anlaşılan, Almanların siyonist entrikası, Standard Oil kuklası gibi kullandıkları yalana dayalı karalama kampanyasının izdüşümünü Osmanlı yöneticileri Ermeni provokasyonu, Müslümanları Hıristiyanlaştırma gibi kavramlarla sürdürmüşlerdi.

İngiltere'nin Osmanlı toprak bütünlüğünü savunma politikasından geri adım attıktan sonra oluşan boşluğu Almanların doldurmuş olması gerçeği, çelişkilerin son aşamada Almanların lehine çözümlenmesini beraberinde getiriyordu. Ancak Osmanlılar, büyük güçleri birbirine karşı oynama, böylece pazarlık güçlerini artırma politikasının da sınırlarını zorlamakta ustaydılar. Amerikalılar başlangıçta Osmanlı yöneticilerine, o güne kadar Osmanlılardan herhangi bir toprak talebinde bulunmamış olmaları, siyasi değil salt ekonomik çıkarlar peşinde koşmaları gibi nedenlerle umut olarak görünmüşlerdi. Aynı nedenlerle güçlü bağlarla bağlandıkları Almanlarla aralarında bir seçim yapmak zorunda kalana kadar rakip güçleri birbirlerine karşı oynama politikasını sürdürmüşler, ancak bu politikanın sınırına geldiklerinde tahmin edileceği gibi Almanları tercih etmişlerdi.

1 John A. DeNovo, *American Interests and Policies in the Middle East, 1900-1939*, The University of Minnesota Press, Minneapolis, 1963, s. 59.
2 Leland James Gordon, *American Relations with Turkey, 1830-1930*, Philadelphia, 1932, s. 58.
3 Roger R. Trask, *The United States Response to Turkish Nationalism and Reform 1914-1939*, Minneapolis, 1971, s. 14.
4 *Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi*, Cilt 2, Devre 1, Ankara, 1982, s. 225.
5 Pastırmacıyan, s. 4.
6 Pastırmacıyan, s. 6.
7 Ayrıntılar için oturumun tutanağına bakılabilir, *Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi*, Cilt 2, Devre 1, Ankara, 1982, s. 590-604.
8 Meclis-i Vükela Müzakeratına Mahsus Zabıt Varakası, *B.O.A.*, MV, 124/76.
9 Pastırmacıyan, s. 12.
10 DeNovo, s. 62-64.
11 Pastırmacıyan, s. 41.
12 Chester *Los Angeles Times* muhabirine bu olanaklardan coşkuyla söz eder, bkz. James B. Morrow, "An Admiral upon Turkey", *Los Angeles Times*, Kasım 28, 1909. Ayrıca bkz. Russell Yates Smith, *James Wood Colt and the Chester Project, 1908-1914*, (Yayınlanmamış Master Tezi), The Ohio State University, 1967, s. 5, 6.
13 DeNovo, s. 60.
14 "American Capital to Open Rice Fields in Turkey", *New York Times*, Ağustos 14, 1910.

15 John A. DeNovo, "A Railroad for Turkey: The Chester Project, 1908-1913", *The Business History Review*, Vol. 33, No. 3 (Güz, 1959), s. 304.

16 Avusturya Büyükelçiliği'nin 18.2.1916 tarihli "Wiederauftauchen eines amerikanischen Bahnprojektes" başlıklı raporu, *Staatsarchiv Wien*, Ad. Registratur, F 19/32.

17 Huntington Wilson'dan Ottoman American Development Company Başkanı Laidlaw'a, *N. A.*, Microcopy no. 353, roll 64, 867 602. 01 81 / - A. Halep Konsolosu da ellerinden gelen yardımı yapacaklarını yazmıştı, bkz. Halep Konsolosu'ndan Wilson'a, 20.5.1910, Halep, *N. A.*, roll 64, 867 602. 01 81/14.

18 Straus'dan Dışişleri'ne 7.3.1910 tarihli telgraf, Pera, *N. A.*, Microcopy no. 353, roll 64, 867 602. 01 81 / -.

19 Büyükelçilik'ten Dışişleri'ne, 1.4.1910, *N. A.*, Microcopy no. 353, roll 64, 867 602. 01 81 / 13.

20 Wilson'dan İstanbul Büyükelçiliği'ne, 12.3.1910, *N. A.*, Microcopy no. 353, roll 64, 867 602. 01 81.

21 Wilson'dan Chester'a, 1.4.1910, *N. A.*, Microcopy no. 353, roll 64, 867 602. 01 81/7.

22 Knox'dan Rüstem Bey'e, 13.3.1910, *N. A.*, Microcopy no. 353, roll 64, 867 602. 01 81/ 4 A.

23 Henry Woodhouse, "American Oil Claims in Turkey", *Current History*, Mart 1922, s. 958. DeNovo, s. 67.

24 Straus'dan Dışişleri'ne, 16.3.1910, Athena, *N. A.*, Microcopy no. 353, roll 64, 867 602. 01 81/4. Straus bu görüşünü 3 Haziran'da daha net dile getirecektir, bkz. Straus'dan Dışişleri'ne, 3.6.1910, Pera, roll 64, 867 602. 01 81/18.

25 Straus'dan Dışişleri'ne, 6.7.1910, *N. A.*, Microcopy no. 353, roll 64, 867 602. 01 81/15. DeNovo, s. 69.

26 Straus'dan Dışişleri'ne, 28.6.1910, Pera, *N. A.*, Microcopy no. 353, roll 64, 867 602. 01 81/30.

27 Straus'dan Dışişleri'ne, 18.8.1910, Constantinople, *N. A.*, Microcopy no. 353, roll 64, 867 602. 01 81/46.

28 Carter'a İstanbul'da Osmanlı yöneticilerince proje meclise gelmeden önce 1830 kapitülasyon anlaşmasının 4. maddesinin değiştirilmesinin olumlu etki yapacağı belirtilmişti. Carter'dan Dışişleri'ne, 19.12.1910, Pera, *N. A.*, Microcopy no. 353, roll 64, 867 602. 01 81/61 ve 867 602. 01 81/62.

29 Can, s. 143.

30 Wilson'dan Dışişleri'ne, 2.11.1910, Pera, *N. A.*, Microcopy no. 353, roll 64, 867 602. 01 81/56.

31 DeNovo, s. 76, 77.

32 Carter'dan Dışişleri'ne, 25.4.1911, Pera, *N. A.*, Microcopy no. 353, roll 64, 867 602. 01 81/86.

33 Carter'dan Dışişleri'ne, 14.5.1911, Pera, *N. A.*, Microcopy no. 353, roll 64, 867 602. 01 81/89.

34 Carter'dan Dışişleri'ne, 1.6.1911, Pera, *N. A.*, Microcopy no. 353, roll 64, 867 602. 01 81/99. Selim İlkin, "Chester Demiryolu Projesi", *Türkiye İş Bankası Atatürk Sempozyumu* içinde, İstanbul, 1981, s. 743.

35 Amerikan Büyükelçiliği'nin tercümesi: "The Abandanment of the Chester Project, Another Triumph of German Diplomacy in Turkey", Arevelk, 30.8.1911, bkz. Rockhill'den Dışişleri'ne, 18.9.1911, Constantinople, *N. A.*, Microcopy no. 353, roll 64, 867 602. 01 81/111 (ek olarak).

36 Carter'dan Dışişleri'ne, 4.6.1911, Pera, *N. A.*, Microcopy no. 353, roll 64, 867 602. 01 81/101.

37 Chester'dan Young'a, 22.6.1911, New York, *N. A.*, Microcopy no. 353, roll 64, 867 602. 01 81/104.

38 Dışişleri Bakanı Knox'dan Rockhill'e, 17.6.1911, *N. A.*, Microcopy no. 353, roll 64, 867 602. 01 81/102 A.

39 Meclis-i Vükela Müzakeratına Mahsus Zabıt Varakası, *B.O.A.*, MV, 164/77. Varakada, "Chester projesindeki hutut-ı cedidiyenin bir kısmı Musul, Kerkük, Süleymaniye'den geçmek üzere inşası mutasavver olduğundan bu civardaki meadin için ruhsatname ita olunmaması muvafık ise de Bağdat ve Basra vilayetleri mezkûr proje haricinde kaldığından oralarda meadin taharriyatına ruhsat verilmesinde beis görülmediği" belirtiliyordu.

40 1913 yılında Ottoman American Development Company resmen lağvedildi, bkz. Colt'dan Murray'e, 1.7.1913, New York, *N. A.*, Microcopy no. 353, roll 64, 867 602. 01 81/153.

41 Marian Kent, *Oil and Empire, British Policy and Mesopotamian Oil 1900-1920*, Londra ve Basingstoke, The Macmillan Press, s. 16.

42 "Eine Konzession der anatolischen Bahnen auf Ausbeutung der Petroleumquellen in Mesopotamien", Frankfurter Zeitung, 12.9.1904, *Pol. Archiv*, Türkei 152, Nr. 14735.

43 Hazine-i Hassa Nazırı Ohannes Paşa'nın tezkiresi, *B.O.A.*, Y. MTV, 260/15.

44 "Big American Deal, Chester Concessions in Turkey Have Vast Possibilities", *The Evening Star*, 26 Eylül 1910; *B.O.A.*, HR. SYS, 67/47.

45 Dışişleri Büyükelçiliğe uzlaşma dahil Alman muhalefetini aşmak için her yolu denemeleri talimatını vermişti. Dışişleri'nden İstanbul Büyükelçiliği'ne, 3.6.1910, *N. A.*, Microcopy no. 353, roll 64, 867 602. 01 81/18.

46 Dışişleri'nden Berlin Büyükelçiliği'ne, 3.6.1910, *N. A.*, Microcopy no. 353, roll 64, 867 602. 01 81/18.

47 Almanya'da genel atmosferin tersine işbirliği yanlısı bir haber yorum için bkz. "Amerikanische Unternehmungen in Kleinasien", *Münchner Neueste Nachrichten*, 10.8.1910.

48 Laidlaw'dan Dışişleri'ne, 15.6.1910, New York, *N. A.*, Microcopy no. 353, roll 64, 867 602. 01 81/23. Aynı iddiayla Alman basınında da karşılaşılıyordu, bkz. "Amerikanische Schlauberger", *Berliner Lokal Anzeiger*, 21.6.1910.

49 Laidlaw'dan Dışişleri'ne, 13.6.1910, New York, *N. A.*, Microcopy no. 353, roll 64, 867 602. 01 81/24.

50 Hill'den Dışişleri'ne, 13.6.1910, Berlin, *N. A.*, Microcopy no. 353, roll 64, 867 602. 01 81/22.

51 Straus'dan Dışişleri'ne, 18.6.1910, Pera, *N. A.*, Microcopy no. 353, roll 64, 867 602. 01 81/27.

52 Straus'dan Dışişleri'ne, 21.6.1910, Yeniköy, *N. A.*, Microcopy no. 353, roll 64, 867 602. 01 81/28.

53 Pastırmacıyan, s. 14.

54 Carter'dan Dışişleri'ne, 1.2.1911, Pera, *N. A.*, Microcopy no. 353, roll 64, 867 602. 01 81/70.

55 John Carter, "The Bitter Conflict Over Turkish Oilfields", *Current History*, Ocak 1926, s. 495.

56 Laidlaw'dan Wilson'a, 13.4.1910, New York, *N. A.*, Microcopy no. 353, roll 64, 867 602. 01 81/12.

57 Wilson'dan Büyükelçiliğe, 8.4.1910, Washington, *N. A.*, Microcopy no. 353, roll 64, 867 602. 01 81/10 A.

58 Wilson'dan Laidlaw'a, 15.4.1910, *N. A.*, Microcopy no. 353, roll 64, 867 602. 01 81/12.

59 Pastırmacıyan, s. 3, 4.

60 *Age*, s. 25-28.

61 Pastırmacıyan'ın bu mukayesesinin bir özeti ve bu karşılaştırmayı yaparken kullandığı bazı doneler için bkz. Mehmet Okur, "Osmanlı'nın Uygulayamadığı Bir Proje: Karakin Pastırmacıyan'ın Anadolu Şarki Şimendifer Projesi", *Toplumsal Tarih*, sayı 179, Kasım 2008, s. 55, 56.

62 Ancak Pastırmacıyan'ın Chester projesini talep edenlerle ilgisi olmadığı iddiası aşağıdaki belgeyle çelişiyor. Amerikan Büyükelçisi Rockhill Dışişleri'ne Pastırmacıyan'ın kendisine özel şifreli telgraf gönderilmemesini rica ettiğini belirtiyor ve Erzurum mebusunun projenin meclisten geçmesi için şirketin depozit parasını çekmemesi tavsiyesini iletiyor. Rockhill'den Dışişleri'ne, 1.11.1911, Pera, *N. A.*, Microcopy no. 353, roll 64, 867 602. 01 81/121. Bunun dışında da birçok Amerikan Dışişleri belgesinde Pastırmacıyan'ın adı geçmektedir.

63 Pastırmacıyan, s. 11 ve her iki hattın karşılaştırılması için bkz. s. 29-37.

64 Pastırmacıyan, s. 13, 14.

65 Pastırmacıyan, s. 21, sözü edilen üç açık mektup için bkz. s. 97-107.

66 Almanların bu bağlamda da Osmanlı yöneticilerini kışkırttıkları anlaşılmaktadır. 1911 yılında bir mebus Amerikalı bir gözlemciye, Almanların Amerikalıların Doğu Anadolu'da demiryolu inşa amaçlarının aslında Ermenilerin bağımsızlıklarını kazanmalarına yardım olduğunu iddia ettiklerini söylemişti. Laurence Shaw Moore, "Chester Project under Fire", *Asia*, No. 7, Temmuz 1923, s. 522.

67 Pastırmacıyan, s. 44-46. Pastırmacıyan muhaliflerinin kendisi aleyhine Osmanlı Bankası baskınına katılmış olmasını da kullandıklarını belirtiyordu, s. 104, 105. 1896 yılında Abdülhamit'in Ermenilere yönelik şiddet yoluyla bastırma yöntemini protesto etmek için Osmanlı Bankası'nı basan grubun lideri Armon Garo lakaplı Pastırmacıyan idi. Uluslararası diplomasinin devreye girmesiyle Garo ve arkadaşlarının yurtdışına gitmelerine göz yumulmuş, böylece rehinelerin serbest kalması sağlanmıştı. Pastırmacıyan Meşrutiyet'ten sonra geri dönmüş ve Erzurum mebusu olarak meclise girmişti. Bu konuda Pastırmacıyan'ın anıları için bkz. *Memoirs of Armon Garo, Bank Ottoman*, Detroit, 1990, s. 96-139.

V

GECİKMİŞ ANLAŞMALAR SÜRECİ

Bağdat Demiryolu Türk topraklarında bir Alman imtiyazıdır, bu yüzden, Alman imtiyaz sahiplerine ya da Türklere Türk topraklarında imtiyaza uygun olarak inşaatı sürdürmelerinden ötürü karşı çıkmaya ne hakkımız ne de yetkimiz var. Ama bizden Osmanlı İmparatorluğu'na yeni kaynaklar sağlamak için onay istediklerinde, müdahalede bulunmak en doğal hakkımız. Vergi artışına onay vermeden evvel Türk hükümetinden bu gelirlerin İngiliz ticaretine zarar verecek olan demiryollarının inşaatında kullanılmamasını talep edebiliriz. Bağdat Demiryolu karşısındaki tutumumuz budur.

Edward Grey

Hindistan'da güvende olmamız tümüyle Basra Körfezi'ndeki konumumuzun devamına bağlı. Tarihe bakarsak Basra Körfezi'nde üstünlüğünü kaybetmiş her büyük gücün, kısa süre sonra Hindistan'ı da kaybettiğini görürüz. Bu geçmişte de böyleydi, bugün de böyle ve gelecekte de muhtemelen böyle olacaktır.

Lloyd George

Bağdat Demiryolu'nun nihai amacı Hindistan'dır.

The Saturday Review

40

ALMANLAR İTİLAF ZİNCİRİNİ EN ZAYIF HALKASINDAN ÇÖZÜYOR

Önceki bölümde görüldüğü gibi, Amerikan sermayesinin Osmanlı topraklarındaki demiryolu mücadelesine katılma girişimi, başta Almanya olmak üzere deneyimli Avrupa devletlerinin çabalarıyla püskürtülmüştü. Buna karşılık İngilizler için sorunların devam ettiğini söyleyebiliriz. Zira Chester'ın safdışı bırakılış sürecine paralel olarak, Almanlar Ruslarla sürdürdükleri görüşmeleri Potsdam antlaşmasıyla sonuçlandırmışlar ve itilaf cephesinde ilk gediği açmayı başarmışlardı.[1] Dışişleri Bakanı İzvolski, Gwinner-Cassel müzakerelerinin başladığını duyar duymaz endişeye kapılmış, İngilizlerin sorunu Almanya ile birebir çözmeye karar verdiklerini düşünmüştü.[2] Oysa İngiltere'nin Rusya Büyükelçisi Arthur Nicolson Rusların şüphelerini gidermek için elinden geleni yapmış ve sürekli olarak Gwinner-Cassel görüşmelerinin dörtlü konferans önerisi çerçevesinde gerçekleştiğini vurgulamış, Rusların onaylamayacakları bir uzlaşmanın söz konusu olmayacağı güvencesini vermişti.[3]

İngilizlerin Rusları ikna etmek için gösterdikleri çabaların pek başarılı olamadığı Rus Dışişleri bakanı ile İstanbul'daki büyükelçisi arasındaki yazışmalardan anlaşılıyor. Zira büyükelçi Dışişleri'ne yazdığı raporunda İngilizlerin gerçekten dörtlü görüşme fikrinden vazgeçip geçmediği konusunda şüphelerini dile getiriyordu.[4] Dışişleri Bakanı İzvolski'nin büyükelçiye yanıtı ise Rusya'nın Bağdat Demiryolu konusunda o andaki duruşunu gayet iyi açıklıyor. Bakan 1907 yılında Almanlarla girdikleri müzakere sürecinin İngilizlerin dörtlü görüşme önerisi nedeniyle yarım kaldığını ve o günden sonra Almanlarla herhangi bir görüşme yapmadıklarını hatırlattıktan sonra, artık yeni bir durumun ortaya çıktığını belirtiyordu. İzvolski Bağdat demiryolu girişiminin kendileri için son derece zararlı olduğu realitesinin değişmediğini, ancak Almanların bu kadar yatırım yaptıktan sonra bu işten vazgeçmeyecekleri gerçeğini de kabul etmeleri gerektiğini vurguluyordu. Bakan, Fransız girişimcilerin demiryolunda zaten hisse sahibi olduklarını hatırlatıyor ve İngilizlerin belirli koşulların sağlanması halinde girişime karşı çıkmaktan vazgeçecek gibi göründükleri düşüncesini dile getiriyordu. Eğer bu olasılıklar gerçekleşirse Rusya'nın çok zor bir pozisyona gireceği endişesiyle, kendilerinin Almanlarla yeniden 1907 görüşmelerine kaldıkları yerden devam edip edemeyeceklerini sorguluyordu.[5]

Gwinner-Cassel görüşmelerinin anlaşmazlıkla sonuçlanmasından sonra da Rusların kuşkuları tam olarak dinmedi. İstanbul'daki Büyükelçi Çrikov İngiliz-Alman görüşmelerinin olumsuz sonuçlanmaktan çok, yeniden başlamak üzere kesintiye uğradığını ve bu iki ülkenin hâlâ bir anlaşmaya

varma olasılığının hiç de düşük olmadığını düşünüyordu. Fransız meslektaşı da kendisine İngilizlerin Fransa ve Rusya'nın çıkarlarını hesaba katmaksızın anlaşmaya varabileceğini söylemişti. Rus büyükelçi böyle bir uzlaşma durumunda Fransızların da hemen akabinde Almanlarla anlaşmalarının hiç de zor olmayacağı ve bu gelişme sürecinde tek zor durumda ve izole edilmiş olarak kalacak tarafın kendileri olacağı yorumunu yapmıştı. O halde belki de Rusya daha önce davranıp Almanlarla 1906 yılında başladıkları müzakere sürecine geri dönmeliydi.[6]

Rusların bu kuşku ve niyetlerinin İngilizlerce sezildiğini ve Rusların Almanlara yanaşmasını engellemek için ellerinden geleni yaptıklarını Grey ile Rusya'daki büyükelçisi arasındaki yazışmalardan çıkarmak mümkün.[7] Hatta bu konuda Fransızlardan yardım istedikleri, Fransız Dışişleri Bakanı Pichon'u meslektaşı İzvolski'yi bildik gerekçeleri kullanarak ikna etmesi için sıkıştırdıkları anlaşılıyor.[8] İngilizler ve Fransızlar körü körüne muhalefet yerine ne karşılığında uzlaşacaklarını belirlemişler ve birbirlerini desteklemeye de başlamışlardı. İşte şimdi aynı şeyi Rusya da yapmalı ve muhalefetine ne karşılığında son vereceğine karar vermeli ve bunu dostlarına bildirmeliydi. Fransızlar Rusya'nın ikna edilmesi konusunda İngilizlerle hemfikirdiler. Ancak tüm çabalara rağmen Rusya'nın bu konuda ne düşündüğünü anlamak mümkün olmamıştı. İzvolski ve Rus Dışişleri muğlak yanıtlar veriyorlar, deyim yerindeyse, kaçak dövüşüyorlardı.[9] İngiliz yöneticiler, Rusya'nın Gwinner-Cassel müzakere sürecinden olumsuz etkilenerek "yalnız kurt"u oynamasından ve Almanlarla ayrı bir anlaşma yapmasından ürküyorlardı.[10]

Gerçekten de Rusya'nın Almanya ile müzakere sürecine dönerek uzlaşması olası görünüyordu. Üstelik Rusya ve Almanya Dışişleri bakanlarının tam bu dönemde değişmesi ve her iki ülkede de birbirleriyle yakınlaşmadan yana yeni bakanların göreve gelmesi bu uzlaşmayı kolaylaştırdı. Rusya'da İzvolski'nin Dışişleri'nin patronu olması bu tür bir değişim için elverişli değildi. Zira bakanın biraz da Bosna sürecindeki Avusturya yanlısı tutumu nedeniyle Almanya'ya karşı dostça duygular beslediği söylenemezdi. Onun yerine göreve başlayan Sazanov ise daha eski bakanın görev sürecinde Bağdat Demiryolu meselesiyle ilgilenmiş ve bu sorunun çözümü doğrultusunda kafa yormuştu.[11] O da diğer Rus yöneticiler gibi Bağdat demiryolunun inşasından hoşlanmıyordu. Ancak eğer hattın yapımını engelleyemeyeceklerse, Almanlarla Rusya'nın İran'daki çıkarlarını koruyarak uzlaşmaya çalışmak Sazanov'a mevcut koşullarda en iyi yol gibi görünüyordu.[12] Aynı şekilde Almanya'da Dışişleri Bakanlığı'na İtilaf devletleriyle ilişkilerin yumuşamasından ve Rusya ile birçok konunun yanı sıra Bağdat Demiryolu üzerine bir uzlaşmadan yana olan Kiderlen-Waechter atanmıştı. Böylece Potsdam sürecine girilirken her iki ülkenin kilit mevkilerinde samimi olarak uzlaşma yanlısı iki yönetici bulunuyordu.

Çar, Dışişleri Bakanı ile beraber 1910 yılının Kasım ayının ilk haftasında Potsdam'da Kayzer Wilhelm'i ziyaret etmişti. Ziyaretin genel şaşaası Avrupa için son derece önemli olan politik görüşmeleri bir ölçüde maskelemişti. Şansölye Hollweg, Sazanov'a, Avusturya'nın Balkanlar'da agresif bir politika izlemesi durumunda bu ülkeye desteğini vermeyeceğini belirtirken, Rus bakan da İngiltere'nin anti-Alman siyaseti gütmesi halinde kendilerini yanında bulamayacağını söylemişti.[13] Bu vaatler bir anlamda genel bir siyasi anlaşmayı çağrıştırıyordu. Gerçekten de Alman politikacılar Bağdat Demiryolu'nu kullanarak bu kez Rusları bir siyasi anlaşma imzalamaya ikna etmek için uğraştılar. Bilin-

diği gibi İngilizleri bu konuda ikna çabaları boşa gitmişti. Eğer Sazanov'u ikna edip yazılı bir anlaşma elde edebilselerdi bu, üçlü itilafın sonu demek olur ve Almanlar ne zamandır peşinde koştukları Avrupa'da hareket serbestisi olanağına kavuşurlardı. Bilindiği gibi üçlü itilafın devamı onların ellerinin kollarının bağlı olması anlamına geliyordu. Ancak bu kez sözlü olarak verilen sözler, geziden sonra Rusların önüne yazılı olarak gelince Sazanov, kendilerini İtilaf devletlerinden koparabilecek böyle bir anlaşmayı imzalamaktan kaçındı.[14]

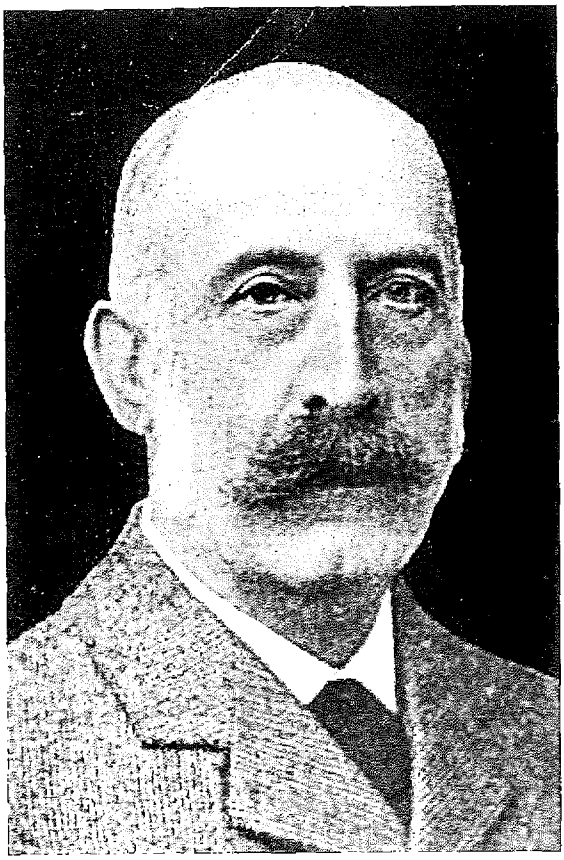
Taraflar Potsdam sürecinde, 1907 yılında kesilen Bağdat Demiryolu müzakerelerinin mutlaka devam etmesi konusunda iradelerini belirtmişlerdi. Görüşmeler eski çerçeve üzerinde sürdürülecek, yani Almanlar Rusların İran'daki nüfuz bölgesini tanıyarak orada imtiyaz talep etmeyecekler, Ruslar da demiryoluna muhalefet etmekten vazgeçecekler ve demiryoluna İran'a uzanan bir şube hattı inşa edeceklerdi.[15] Almanlar konuşulanların yazılı hale getirilme sürecinde genel bir siyasi anlaşma bağlamında hedeflerine ulaşamazken, Bağdat Demiryolu konusunda itilaf zincirini koparmayı başardılar.

Sazanov İngilizleri ve Fransızları Potsdam sürecinin ayrıntılarından haberdar etmemiş, ancak Almanlara verdikleri öneri taslağını onlara da iletmişti. Rusların bağımsız olarak Almanlarla uzlaşma eğilimi İngiliz yöneticilerinin gerilimini artırmıştı. Üstüne üstlük bir de *The Evening Times* gazetesinin anlaşma taslaklarını ele geçirip yayınlaması[16] kaygılarının yoğunlaşmasına neden olmuştu. Grey, Nicolson ve hatta bizzat İngiltere Kralı Edward, büyükelçiyi en azından Almanları İran'dan uzak tutma ve %4 gümrük artışı kozunu ellerinden kaçırmama konusunda uyarıyorlardı.[17] İngiliz basını da üçlü itilafın büyük bir darbe yediğini belirtiyor, *Observer* İngiltere'nin hayati bir sorunda en önemli

Rusya Dışişleri Bakanı Sergey Dimitriyeviç Sazanov.

destekçisini kaybettiğini yazarken *The Times* da aynı olumsuz atmosferi paylaşıyordu.[18]

Bağdat Demiryolu üzerine Alman-Rus antlaşması Potsdam görüşmelerinden yaklaşık on ay sonra 19 Ağustos 1911 tarihinde Petersburg'da imzalandı.[19] Antlaşmaya göre her iki ülke İran'da açık kapı ilkesine sadık kalacaklarını belirtirken, Almanya Rusya'nın bu ülkedeki özel çıkarlarını tanımayı kabul ediyordu. Anlaşmanın ilk maddesi Almanya'nın Rus nüfuz bölgesi olarak kabul edilen Kuzey İran'da telgraf, karayolu, demiryolu yapımı gibi imtiyazlar peşinde koşmayacağı ile ilgiliydi. İkinci maddeye göre ise, Ruslar İran hükümetinden Tahran'dan Hanikin'de Bağdat demiryoluna bağlanmak üzere, bir demiryolu inşa imtiyazı talep edeceklerdi. Bu demiryolunun yapımına, Almanlar Bağdat demiryolunun Sadiye-Hanikin şube hattını tamamladıktan sonra iki yıl içinde başlanacak ve inşaat dört yılda tamamlanacaktı. Ruslar kendileri yerine yabancı bir girişimciler grubuyla anlaşarak hattı inşa etme hakkını da elde etmişlerdi. Eğer Ruslar belirlenen sürede inşaatı gerçekleştiremezlerse, aynı hattın imtiyazını elde



Rusya'nın Londra Büyükelçisi Aleksandr Konstantinoviç Benckendorff.

etmek için Almanlar başvuruda bulunabileceklerdi. Üçüncü madde doğrudan Bağdat Demiryolu ile ilgiliydi. Ruslar hattın uluslararası ticari önemine binaen kendilerine doğrudan herhangi bir mali kayıp getirmediği sürece, bu hattın yapımına ve yabancı sermayenin girişime ortak olmasına muhalefet etmeyeceklerdi.[20]

İmzalanmasının hemen ardından İngilizler bütün dikkatlerini anlaşmada Rusları Osmanlı gümrük artışları konusunda bağlayıcı bir konuma sokan herhangi bir ifadenin olmamasına verdiler. Zira ellerinde Bağdat hattına muhalefet edecek son etkili silah olarak gümrük vergisi kozu kalmıştı. Bu yüzden hiç değilse Rusya, İngiltere ve Fransa bu kozu birlikte kullanabilecek pozisyonlarını korumalıydılar. İngilizler, Almanların anlaşmaya yerleştirecekleri muğlak ifadelerle Rusları bağlayabilecekleri kuşkusunu taşımaktaydılar. Mesela Bağdat Demiryolu'na muhalefetten vazgeçmek ile kastedilen, hattın sadece Bağdat'a kadar olan kısmıyla mı ilgiliydi, yoksa Körfez hattını da kapsamına alıyor muydu? Rusya'nın Londra Büyükelçisi Benckendorff, Grey'e bu ifadenin sadece Konya-Bağdat anlamına geldiğini belirttiğinde Grey oldukça rahatlamış olsa gerek. Yine de İngiliz bakan, Benckendorff'a Bağdat Demiryolu kavramının, demiryolunun sadece Bağdat'a kadar olan kısmını nitelediğinin, mümkünse anlaşmaya yazılmasını önermişti.[21] Aslında Grey'in korkusu boşunaydı, zira zaten Rusların bu noktada baştan itibaren dikkatli davrandıkları ve bağlayıcı bir yükümlülük altına girmedikleri anlaşılıyor. Bağdat Demiryolu'na muhalefetten vazgeçerken bunun Rusya ekonomisine herhangi bir mali külfet getirmemesi koşulu, bir anlamda kendilerini bu bağlamda korumak içindi. Nitekim sonunda Alman büyükelçisi gümrük vergisi konusunda Rusların serbest olduklarını deklare etmek durumunda kalmıştı.[22] büyükelçi Buchanan'ın bu gelişmeyi Londra'ya bildiren raporu İngiliz yöneticiler için hiç değilse bir teselli kaynağı olmuştu. Rapora ekledikleri yorumlarında Edward Grey ve bazı üst düzey yöneticiler "artık yapacak bir şey kalmadı, her şey çok daha kötü olabilirdi" şeklinde not düşmüşlerdi.[23]

Rus-Alman sözleşmesi ile Rusya'nın en önemli kazancı Kuzey İran'daki nüfuz bölgesini Almanlara kabul ettirmesi olmuştu. Bildiğimiz gibi bu husus Rusların 1906 yılından beri müzakerelerde vurgu yaptığı önemli bir sorundu. Chapman, Rusya'nın bu kazancına karşın ödediği bedelin ağır olduğunu, öncelikle Bağdat demiryolunu İran'a bağlamakla İran ticaretinde Almanların ezici rekabetiyle karşı karşıya kalacağını, ayrıca dostları

İngiltere ve Fransa ile müzakere etmeksizin bu anlaşmayı yaparak itilaf devletleri arasında güven bunalımına yol açtığını savunuyor.[24] Earle ise Bağdat demiryolunun İran'a bağlanmasını farklı açıdan yorumlayarak Rusya'nın son derece kazançlı olduğu görüşünü ileri sürüyor. Zira Bağdat demiryolu ağı Ruslar tarafından İran ile birleştirildiğinde Rus ticareti için yeni ufuklar ortaya çıkacaktı. Rus tacirler Bağdat ve Basra Körfezi üzerinden Hindistan'a, Musul'a, Halep'e; İskenderun üzerinden ise Akdeniz'e ulaşabileceklerdi. Ruslar zaten İngiltere ile yaptıkları 1907 antlaşması ile Güney İran'daki emperyalist çıkarlarından vazgeçmişlerdi. O yüzden Almanların Mezopotamya'daki faaliyetleriyle pek ilgilenmiyorlardı.[25]

Almanlar için Potsdam anlaşması tam bir diplomasi zaferi sayılabilir. Ruslara verdikleri tek ödün Kuzey İran üzerindeki Rus nüfuzunu tanımak olmuştu. Bunun da bölgedeki Alman çıkarları açısından çok önemli olduğu söylenemez. Oysa Alman ticaretinin Rusya ve İngiltere tekelindeki İran'a girmesi artık zor olmayacaktı. Böylece Bağdat Demiryolu'nun etki alanı genişleyecekti.[26] Üstelik bu anlaşma sayesinde, siyasi açıdan Bağdat Demiryolu'na karşı yapılagelmekte olan en önemli muhalefeti sona erdiriyorlardı. Bilindiği gibi Rusya'nın muhalefeti yüzünden Fransa da Bağdat Demiryolu'na karşı çıkmak, Fransız girişimcilerinin desteğine rağmen hisse senetlerinin Paris borsasına girmesini yasaklamak zorunda kalmıştı. Böylece artık Fransa ile uzlaşmanın önündeki en önemli engel de kalkmış oluyordu.

10 Aralık 1910 tarihinde Alman şansölyesinin Reichstag'da, Potsdam süreci nedeniyle Almanya ve Rusya'nın diğer ülkelere karşı uygulanacak agresif bir politikanın içinde olmayacağını açıklamasına rağmen, anlaşmanın bu ülkelerde ve hatta Osmanlı İmparatorluğu'nda son derece olumsuz yankılar yarattığı söylenebilir. *Tanin* gazetesi *The Times*'ın konuyla ilgili bir makalesini eleştirirken "Sanki bu demiryolu ile hiç ilgimiz yokmuş, sanki biz Bağdat'ın Basra'nın ve Basra Körfezi limanlarının sahibi değilmişiz gibi, bizden söz bile edilmiyor" şeklinde görüş bildiriyor ve Almanya'nın kendi izinleri olmaksızın Osmanlı hakları üzerinde garantiler vermiş olduğundan yakınıyordu.[27] Gerçekten de Londra Sefareti'nin gönderdiği raporlardan, süreç hakkında Osmanlıların gerektiği gibi bilgilendirilmediği anlaşılıyor.[28]

Fransa'nın eski Dışişleri bakanlarından Hanotaux, Potsdam görüşmeleri sonrasında artık Rusya'ya üçlü itilafı feshedip etmediğini sormamız gerekiyor şeklinde ağır bir eleştiri getirmişti. Fransız sosyalist milletvekili Jean Jaures ise Fransız meclisinde bu anlaşmanın Rusya ile ittifak yapmalarının ne büyük hata olduğunu ve Avrupa barışı için yarattığı tehlikeyi açığa çıkardığını dile getirerek, Dışişleri Bakanı Pichon'u eleştiri yağmuruna tutmuştu. Ruslara güvenip sırf onlar istemedikleri için, Fransız sermayesine kâr getireceği açık olan Bağdat Demiryolu'na karşı çıkmışlardı. Üstüne üstlük Rusya için Bağdat Demiryolu'na yaptıkları muhalefet Almanya ile aralarının açılmasına da neden olmuştu. Tüm bu fedakârlıklarına karşılık olarak Rusya Fransa'yı hiç kaale almadan Almanya ile anlaşmıştı. Milletvekili iktidara, bu işin içinden nasıl çıkmayı düşündüklerini soruyordu.[29]

Rusya'ya şiddetle çatan ve benzeri bir soruyu İngiliz parlamentosunda dile getiren bir diğer politikacı da Lloyd George idi. George "İtilaf anlaşmasının anlamı nedir? Bağdat Demiryolu sorunu bu anlaşmanın kapsamında mıdır yoksa dışında mı kalıyor?" gibi sorularla hükümeti eleştiri yağmuruna tutmuştu. Lloyd George, Bağdat Demiryolu sorununun şakası olmadığını anlatmak

için Hindistan'ın güvenliği meselesini de işin içine katıyordu. "Hindistan'da güvende olmamız tümüyle Basra Körfezi'ndeki konumumuzun devamına bağlı. Tarihe bakarsak Basra Körfezi'nde üstünlüğünü kaybetmiş her büyük gücün kısa süre sonra Hindistan'ı da kaybettiğini görürüz. Bu geçmişte de böyleydi, bugün de böyle ve gelecekte de muhtemelen böyle olacaktır" şeklinde görüşlerini açıklıyordu. George'a göre Rusya'ya Orta ve Kuzey İran'da gereksiz fedakârlıklar yapılmıştı. Güya bu fedakârlıklar karşılığında Avrupa dengesinde üçlü itilaf güçlenecek ve İtilaf devletleri sorunlar karşısında dayanışma içinde olacaklardı. Lloyd George bundan böyle üçlü itilafın içeriğinin ne olacağını ve Rusya'nın üçlü itilaf saflarından kaçarak diplomatik taahhütlerini hiçe saydıktan sonra, genelde ve özellikle Basra Körfezi bölgesinde uygulanan politikalarda bir değişime gidilip gidilmeyeceğini sorguluyordu.[30]

O günün koşullarında Avam Kamarası'nda bir milletvekilinin farklı görüşleri o günkü toz duman arasında gereken ilgiyi çekemedi. Mr. Pickersgill'e göre, hükümet Rusya endeksli İran politikasına yapılan uyarıları dikkate almamanın sonuçlarına katlanıyordu. Pickersgill kendi tutarsız politikalarını göz önüne aldıklarında, Rusya'ya Almanya ile anlaştıkları için kızmaya haklarının olmadığı sonucuna varıyordu. Dışişleri Bakanı Grey, İngiliz-Rus anlaşmasının İran'ın toprak bütünlüğü ve bağımsızlığını garanti altına aldığını söylemişti. Milletvekili İran'a verilen sözün yerine getirilmediğini "üzülerek" dile getiriyordu. Zira daha bir süre önce İran yönetimini, Güney İran'da düzen sağlanamazsa Hint/İngiliz askerlerini bu amaç için kullanmakla tehdit etmişlerdi. Bu ültimatom Müslüman dünyasında ve özellikle Osmanlı İmparatorluğu'nda büyük tepki doğurmuştu. Pickersgill Osmanlıların "İran eğer kahvaltı olarak yenecekse" kendilerinin de akşam yemeği olacağı şeklinde benzetme yaptıklarını belirterek uyguladıkları politikanın Osman-

Lloyd George'u İngiltere'nin iç ve dış sorunlarına boğulmuş halde gösteren Punch *dergisi karikatürü. Kâğıtlarda göze çarpan başlıklar arasında "Mezopotamya krizi" de yer alıyor.*

lılar gibi İranlıları da tümüyle kendilerine yabancılaştırdığını vurgulamıştı. Milletvekiline göre doğru olan, İran'ın bütünlüğünü ve bağımsızlığını lafla değil gerçekten savunmaktı.

Şimdi de Rusya İran'ın kendine düşen kuzey bölgesini işgal etmişti. Bu durumda hangi yüzle onlardan buna son vermeleri istenecekti? Pickersgill Rusya'nın bu son tavrının artık Rusya endeksli bir dış politikadan uzaklaşmak için iyi bir şans yarattığını, zira Rusya ile bu derece yakın ilişkinin sadece İran için değil Avrupa barışı açısından da son derece zararlı olduğunu belirtmişti.[31] Fransız milletvekili Jaures gibi Pickersgill de Bağdat Demiryolu üzerine Ruslarla birlikte izlenen politikalar yüzünden Almanya ile aralarının açıldığını belirtiyordu. Pickersgill liberallerin muhafazakârlardan devraldığı, sürekli olarak Almanya'ya karşı düşmanca bir politika izlenmesini anlamakta güçlük çektiğini de ifade etmişti. Eski ABD Başkanı Roosevelt'in "Almanya'nın Fırat havzasında bulunmasının, İngiltere'nin Nil havzasındaki durumunu güçlendireceği" görüşünün haklılığına vurgu yaparak, uzlaşmacı politikalara yönelmeleri gerektiğini savunuyordu. Rusya'nın kendi başına Almanya ile anlaşması artık gereken dersi vermiş olmalıydı. Bundan böyle Bağdat Demiryolu sorununu çözmek için kendileri kadar Osmanlıları ve Almanları da tatmin edecek bir çözüm aramalıydılar. Pickersgill'e göre bu konunun çözümü iyi niyetle yaklaşılırsa zannedildiği kadar zor değildi. Milletvekili, parlamentoda sık sık uluslararası anlaşmaların silahlanmayı sınırlama işlevinden söz edilmesine rağmen, pratikte bu barışçıl ilkenin uygulandığını göremediğinden de yakınmıştı.[32]

Nitekim önümüzdeki sayfalarda Pickersgill'in önerdiği gibi taraflar arası ikili müzakerelerle Bağdat Demiryolu üzerine tümüyle uzlaşmaya varıldığını göreceğiz. Bu durumu ilginç bir biçimde Tevfik Paşa da öngörmüştü. Daha Potsdam süreci tamamlanmadan Hariciye nazırına yazdığı raporda, Rus-Alman anlaşmasını büyük olasılıkla İngiliz-Alman ve İngiliz-Fransız anlaşmalarının takip edeceğini ve bu nedenle bir an evvel kendilerinin de İngilizlerle müzakerelere başlamaları gerektiğini belirtmişti.[33]

Bu anlaşmalar zincirini incelemeye geçmeden önce, eski İngiliz başbakanı Balfour'un 8 Mart 1911'de yaptığı eleştirileri ve Grey'in bunlara yanıtını bilmek, gelişmeleri anlamak açısından da önemlidir. Balfour söz konusu konuşmasına kendi iktidarları döneminde bu soruna tüm tarafları tatmin edecek bir çözüm bulmak için çaba gösterdiklerini belirterek başlamıştı. Son gelişmeler üzerine kendisini en çok kaygılandıran konunun iki şube hattının yapımına karar verilmiş olmasıydı. Bunlar Bağdat-Hanikin ve Bağdat-Körfez hatlarıydı. Bağdat-Hanikin demiryolu kendileri için özellikle ticari açıdan önemli bir tehdit unsuruydu. Hat İran sınırı Hanikin'e kadar Almanların ve onun ötesinde Rusların elinde olacaktı. Balfour, İngiliz ticaretinin diğer herhangi bir ülkeden on kat daha fazla olduğu bu güzergâh doğrultusunda yönetimin ne gibi koruyucu önlemler aldığını öğrenmek istiyordu. Kendilerine, yapılan anlaşmanın tüm ülke tacirlerine eşit muamele ilkesini içerdiği söyleniyordu. Ama uygulamada imtiyaz sahibi ülkelerin kendi ticaretlerini kayırmak için her zaman bazı dolaylı yollara başvurabilecekleri bilinmekteydi. Balfour Bağdat'ın güneyine inecek kolun ise kendilerini, "Ticari olduğu kadar siyasi, emperyal, diplomatik ve ulusal" bağlamda tehdit ettiğini savunuyordu. Eski başbakan, Hindistan, Afganistan ve bunlara komşu ülkelerin yanı sıra, Kuveyt gibi kendi kontrolleri altında olduğunu varsaydıkları stratejik bölgeler için duyduğu kaygıyı dile getiriyor, hükümetin bu tehditlerle nasıl

baş etmeyi düşündüğünü sorarak sözlerini bitiriyordu.[34]

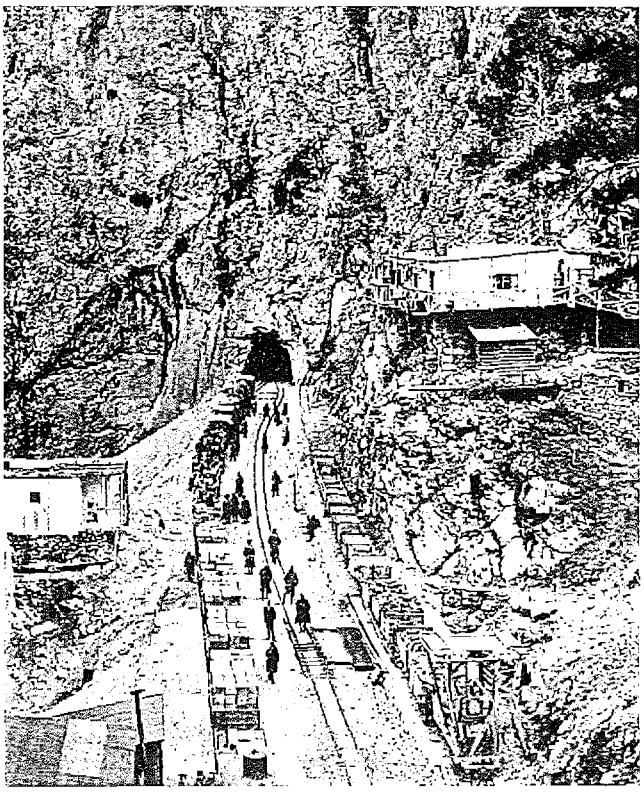
Grey'in Balfour'a yanıtı İngiltere'nin bundan böyle uygulayacağı politikanın ana hatlarını çizmekteydi. Grey konuşmasına, Bağdat Demiryolu imtiyazının Balfour iktidardayken verildiğini ve o zaman kaçırılan uzlaşma fırsatını, bir daha yakalamanın kolay olmadığını belirterek başlamıştı. Zira kendileri iktidara geldikten sonra Almanlar bu konuda bir hayli yol almışlardı. Grey İngiliz çıkarlarını bu derece tehdit eden bir imtiyaza ancak verilmeden önce itiraz edilebileceğini, imtiyaz verildikten sonra bunun artık Osmanlı İmparatorluğu topraklarında meşru bir Alman imtiyazı niteliği kazandığı görüşünü savunmuştu. Grey, Balfour'un şiddetle eleştirdiği Bağdat-Hanikin şube hattının da bu ilk sözleşmeye dahil olduğunu, bu hattın İran'a uzatılması konusunda ise kendilerini Ruslarla yaptıkları anlaşmanın bağladığını, haritaya bakan herkesin bu hattın İran'ın kuzeyine yöneldiğini ve bu bölgenin de kendileri tarafından Rus nüfuz alanı olarak kabul edildiğini dile getirmişti. Mevcut koşullarda İngiliz ticaretini korumanın tek yolu tüm ülkelere eşit muamele ilkesinin hayata geçirilmesiydi. Grey'e göre, bu gelişmelerden sonra kendileri için yeni bir alternatif demiryolu imtiyazı elde etmek dışında bir yol kalmamıştı. Almanların Osmanlı topraklarında Osmanlılardan aldıkları ve aynı şekilde Rusların İran'ın kuzeyinde elde ettikleri imtiyazlar konusunda ilgili devletlere karşı meşruiyet çerçevesinde söz hakları bulunmamaktaydı.

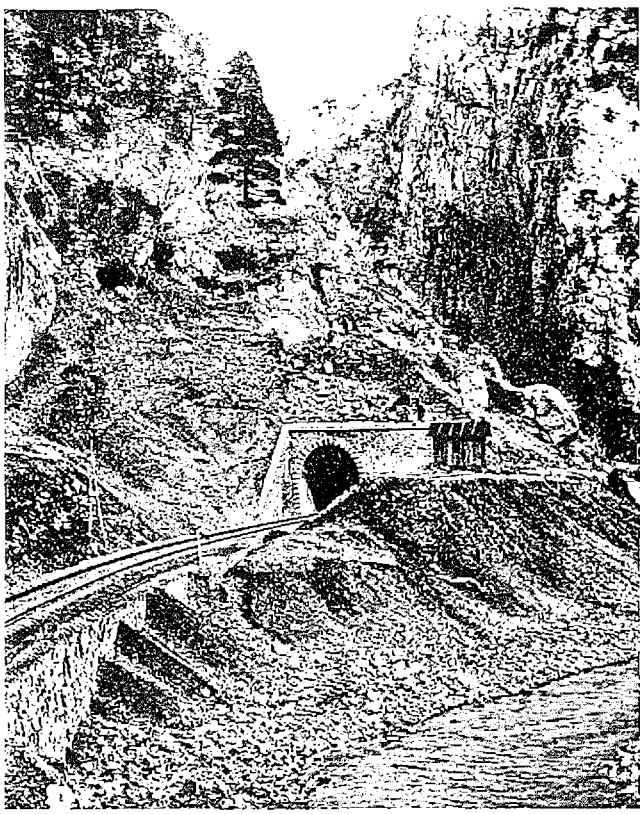
Grey konuşmasında Balfour'un eleştiri getirmek dışında herhangi bir alternatif önermediğini vurgulamıştı. Oysa, Balfour'un düşündüğü kadar çaresiz olmadıklarını zira Bağdat demiryolunun yapımının oldukça pahalıya mal olacağını ve bu nedenle Osmanlıların kendilerinden gümrük vergilerinin artırılması için onay istediklerini hatırlattı. Grey uygulayacakları politikayı şu cümlelerle özetlemişti: "Bağdat Demiryolu Türk topraklarında bir Alman imtiyazıdır, bu yüzden, Alman imtiyaz sahiplerine ya da Türklere Türk topraklarında imtiyaza uygun olarak inşaatı sürdürmelerinden ötürü karşı çıkmaya ne hakkımız ne de yetkimiz var. Ama bizden Osmanlı İmparatorluğu'na yeni kaynaklar sağlamak için onay istediklerinde, müdahalede bulunmak en doğal hakkımız. Vergi artışına onay vermeden evvel Türk hükümetinden bu gelirlerin İngiliz ticaretine zarar verecek demiryollarının inşaatında kullanılmamasını talep edebiliriz. Bağdat Demiryolu karşısındaki tutumumuz budur."

Grey'in yanıtının Kuveyt ile ilgili olan son bölümü, bu toprakları artık Osmanlı sınırları dışında gördüklerini göstermesi açısından oldukça ilginçti. "Bu mesele, Bağdat Demiryolu meselesinden tamamen farklı bir meseledir. Bağdat Demiryolu'nun Türk topraklarında bir Alman imtiyazı olduğunu vurguladım, ama eğer Bağdat Demiryolu bu toprakların ötesine geçerse, bu meseledeki diplomatik tutumumuz, demiryolunun tümüyle Türk topraklarında olması halindeki tutumumuzdan tamamen farklı olacaktır. İran Körfezi'ndeki statükoyu bozmak istemiyoruz. Bu statüko, büyük ölçüde seleflerimiz tarafından oluşturuldu. İran Körfezi'ni fiilen ticarete açtık ve açık tutuyoruz. Bu tarihsel olarak yıllardan beridir bilinen bir olaydır. İran Körfezi'nde agresif bir politika izlemek, yeni topraklar edinmek ya da statükoyu değiştirmek istemiyoruz; ama eğer statüko başkaları tarafından bozulacaksa, İran Körfezi'ndeki konumumuzu korumak için kesin olarak tüm olanaklarımızı kullanmak zorunda kalırız. Bu statükonun korunması için, Kuveyt şeyhi ile yaptığımız anlaşma gereğince üstlendi-

ğimiz sorumlulukların bilincindeyiz. Şeyhin konumunun korunması için kendisine karşı anlaşmaya dayalı yükümlülüklerimizi gözetmek bizim açımızdan bir namus borcudur." Grey sözlerini, "İngiltere'nin çıkarlarını ve Basra Körfezi'ndeki statükoyu korumak için hangi sınırlar içinde neler yapabileceğimizi ortaya koymuş olmayı umuyorum" diyerek bitirmişti.[35]

The Times gazetesi de Grey'in bu konuşmasını yorumladığı başyazısında, "İngiltere'nin Türk topraklarındaki imtiyazlara diyecek bir şeyi yoktur, ama bunun ötesindeki bölgeler hiç şüphesiz onu ilgilendirmektedir" diyerek, Kuveyt'in Osmanlı toprağı olmadığına vurgu yapmıştı.[36] Bundan iki hafta sonra 23 Mart'ta muhalif milletvekilleri konuyu yeniden gündeme getirdiklerinde, Grey aynı çerçevede bir konuşma yapmış ve özellikle gümrük vergileri artışı kozunun bilincinde oldukları konusunda muhalefete güvence vermişti. Grey ayrıca Bağdat Demiryolu sözleşmelerinde milliyetine bakılmaksızın hiçbir sermaye grubuna ayrıcalık sağlanamayacağı bağlamındaki eşit muamele ilkesinin hayata geçirilmesi konusunda da her zaman dikkatli olacaklarını da vurgulamıştı.[37] Konu 28 Mart tarihinde Avam Kamarası'nda bir kez daha gündeme gelmiş, sorulan bir soru üzerine Grey demiryolu inşaatının Toroslar'da başlamış olduğu bilgisini vermişti.[38] Birkaç gün sonra Lordlar Kamarası'nda muhalifler tarafından getirilen Almanların yeni ek sözleşmeyle çok önemli avantajlar elde ettiği eleştirisine ise, yine Osmanlı İmparatorluğu'nun egemen bir devlet olduğu ve kendi topraklarında istediği imtiyazları vermesini engelleyecek bir haklarının bulunmadığı yanıtı verilmişti.[39] 11 Mart günü ise Avam Kamarası'nda demiryolunun finansmanı, kilometre garantileri ve hattın uzunluğu üzerine sorular gündeme getirilmişti.[40]





Toroslar'da Bağdat demiryolu inşa çalışmaları.

1 Karl Alexander von Müller, "England und die deutsche Kolonialpolitik", *Kriegshefte der Süddeutschen Monatshefte April 1915 bis September 1915*, s. 817.

2 D.W. Sweet ve R.T.B. Langhorne, "Great Britain and Russia, 1907-1914", *British Foreign Policy under Sir Edward Grey*, ed. F.H. Hinsley, Cambridge, Londra, New York, Melbourne 1977, s. 249.

3 Örnek olarak; Nicolson'dan Rus Dışişleri Bakanı'na, 11/24 Kasım 1909, *G.B.D.S.*, Band I, No. 122, s. 172, 173.

4 Rus Büyükelçisi'nden Dışişleri'ne, Constantinopel, 10/23 Kasım 1909, *G.B.D.S.*, Band I, No. 121, s. 171.

5 Rus Dışişleri Bakanı'ndan İstanbul Büyükelçisi'ne, 13/26 Kasım 1909, *G.B.D.S.*, Band I, No. 124, s. 175-177.

6 Rus Büyükelçisi'nden Dışişleri'ne, Constantinopel, 11/24 Aralık 1909, *G.B.D.S.*, Band I, No. 141, s. 202-206 ve 8/21 Nisan 1910, *G.B.D.S.*, Band I, No. 225, s. 289-291.

7 İngiliz Büyükelçisi'nin bu konudaki kaygılarını çok net aktaran bir rapor için bkz. Nicolson'dan Grey'e, St. Petersburg, 19 Kasım 1909, *B.D.*, Vol. 6, No. 290, s. 390, 391.

8 Bertie'den Grey'e, Paris, 1 Aralık 1909, *B.D.*, Vol. 6, No. 303, s. 403, 404.

9 Rusya'nın yanıtlarının muğlaklığı İngiliz Büyükelçisi'nin raporlarından anlaşılıyor, net bir örnek için bkz. Nicolson'dan Grey'e, St. Petersburg, 27 Aralık 1909, *B.D.*, Vol. 6, No. 311, s. 412-414.

10 Chapman, s. 126.

11 Sazanov'un Bağdat Demiryolu üzerine göreve gelmeden önceki raporları için bkz. Vekil Dışişleri Bakanı'ndan Rusya'nın Londra Büyükelçisi'ne 3/16 Nisan 1910, *G.B.D.S.*, Band I, No. 219, s. 283, 284 ve 3/16 1910, *G.B.D.S.*, Band I, No. 220, s. 284, 285. Hollweg'in İzvolski'nin yerini Sazanov'un alması konusundaki memnuniyeti için bkz. Hollweg'den Kayzer Wilhelm'e, Berlin 1 Kasım 1910, *GP*, 27/2, Nr. 10152, s. 835-837.

12 Sazanov anılarında kendisini makul düzeyde milliyetçi olarak tanımlıyor ve bu düzeyin Hıristiyan etiğiyle çatışmadığını, sorunları karşısındakinin çıkarlarını da göz önüne alarak çözmeyi içerdiğini belirtiyor, bkz. Serge Sazanov, *Fatefull Years 1909-1916*, New York, 1927, s. 12.

13 Hollweg'den Kayzer Wilhelm'e, Berlin 1 Kasım 1910, *GP*, 27/2, Nr. 10152, s. 835-837 ve Hollweg'den Pourtales'e, Berlin, 8 Kasım 1910, Nr. 10155, s. 840-842.

14 Büyükelçi Pourtales'den Hollweg'e, Petersburg, 10 Kasım 1910, *GP*, 27/2, Nr. 10158, s. 845, 846.

15 Hollweg'den Pourtales'e, Berlin, 8 Kasım 1910, *GP*, 27/2, Nr. 10155, s. 842.

16 Rusya'nın İngiltere Büyükelçisi Benckendorff kısa süre önce yayın hayatına başlayan ve haber alma olanakları sınırlı olan bu gazetenin nasıl söz konusu taslağı ele geçirdiğini sorguluyordu, bkz. Benckendorff'dan Sazanov'a, 2/15 Ocak 1911, *G.B.D.S.*, Band II, No. 324, s. 5-7.

17 Edward'ın uyarısı için bkz. Benckendorff'dan Sazanov'a, 4/17 Ocak 1911, *G.B.D.S.*, Band II, No. 326, s. 10-14.

18 Benckendorff'dan Sazanov'a, 2/15 Ocak 1911, *G.B.D.S.*, Band II, No. 325, s. 8.

19 Pourtales'den Dışişleri'ne, Petersburg, 19 Ağustos 1911, *GP*, 27/2, Nr. 10223, s. 960.

20 Anlaşma metni için bkz. "Agreement between Germany and Russia...", *B.D.*, Vol. 10/1, No. 741 (ek), s. 719, 720; veya Kiderlen'den Pourtales'e, Berlin, 27 Temmuz 1917, *GP*, 27/2, Nr. 10219 (ek), s. 957, 958.

21 Benckendorff'dan Sazanov'a, 4/17 Ocak 1911, *G.B.D.S.*, Band II, No. 326, s. 11, 12.

22 Nitekim Ruslar daha sonra Bağdat Demiryolu üzerine çok yönlü uzlaşma görüşmeleri başladığında kendilerini gümrük vergisi artışı konusunda bağlamamış olduklarını vurgulamışlardı. Bkz. Rusya'nın Paris Büyükelçisi'nden Dışişleri Bakanı'na, 10/23 Mart 1911, No. 40, *D.S.I.*, Vol. I, s. 52. Aynı bağlamda, 13/26 Mart 1911, No. 42, *D.S.I.*, Vol. I, s. 56.

23 Buchanan'dan Grey'e, Petersburg, 10 Ağustos 1911, *B.D.*, Vol. 10/1, No. 739, s. 716.

24 Chapman, s. 132, 133.

25 Earle, s. 240, 241.

26 J. Holland Rose, *The Origins of the War, 1871-1914*, New York ve Londra, 1915, s. 87. Jackh, *Balkan...*, s. 304. Anlaşmadan her iki tarafın da kazançlı çıktığına dair bir yorum için bkz. J. L. Garvin, "From Reval to Potsdam", *Fortnightly Review*, Vol LXXXIX New Series, (Ocak-Haziran 1911), s. 195 vd.

27 "The Turkish Press and the Times", *The Times*, 18.1.1911.

28 Örneğin Tevfik Paşa 13 Ocak 1911 tarihinde Arthur Nicholson'la yaptığı görüşmede Alman-Rus görüşmeleri hakkında bilgi edinmek istemiş, ancak Nicholson bu konuda fazla bir bilgisi olmadığını belirtmişti. Tevfik Paşa'dan Hariciye Nezareti'ne, *B.O.A.*, HR. SYS, 109/13.

29 Earle, s. 241, 242. Fransa Başbakanı Poincare'in 1912 yılındaki Rusya ziyaretinde bu konuda Rusya'ya sitemde bulunduğu anlaşılıyor, bkz. "Bericht des russischen Ausssenministers an den Zaren über die Unterredungen mit Poincare waehrend dessen Aufenthalts in St. Petersburg", 4/17 Ağustos 1912, No. 401, *D.S.I.*, Vol. II, s. 224.

30 *The Parliamentary Debates, House of Commons*, fifth series, Volume 21, Londra, 1911, s. 241-245.

31 *The Parliamentary Debates, House of Commons*, fifth series, Volume 23, s. 271-273.

32 *The Parliamentary Debates, House of Commons*, fifth series, Volume 21, s. 79-82.

33 Tevfik Paşa'dan Hariciye Nezareti'ne, 13 Ocak 1911, *B.O.A.*, HR. SYS, 109/13.

34 *The Parliamentary Debates, House of Commons*, fifth series, Volume 22, s. 1271-1275. *B.O.A.*, HR. SYS, 109/28.

35 *The Parliamentary Debates, House of Commons*, fifth series, Volume 22, s. 1281-1285. Konuşmanın Londra Sefiri Tevfik Paşa tarafından Hariciye Nezareti'ne gönderilen çevirisi için bkz. *B.O.A.*, HR. SYS, 96/1. Ayrıca HR. SYS, 109/28. Konuşmanın bir diğer yorumu için bkz. "The Bagdad Railway", *The Economist*, 18.3.1911, s. 557, 558.

36 Tevfik Paşa'dan Rifat Paşa'ya, Londra, 10 Mart 1911, *B.O.A.*, HR. SYS, 104/22.

37 *B.O.A.*, HR. SYS, 109/45.

38 *B.O.A.*, HR. SYS, 110/2.

39 Tevfik Paşa'dan Rifat Paşa'ya, *B.O.A.*, HR. SYS, 110/5.

40 Tevfik Paşa'dan Rifat Paşa'ya, *B.O.A.*, HR. SYS, 110/7.

41

UZLAŞMAYLA NOKTALANAN ZORLU MÜZAKERE SÜRECİ

En önemli amacımızın Basra Körfezi'ndeki ve onun uzantısı olarak Mezopotamya'daki İngiliz çıkarları olduğunu hiçbir zaman aklımızdan çıkarmamamız gerekir.

Edward Grey

İlişkilerin dibe vurduğunun düşünülebileceği bu dönemde aslında yeni bir uzlaşma sürecinin başladığı söylenebilir. Bu yeni sürecin dinamiği Grey'in vurgu yaptığı gibi gümrük vergilerinin artırılması sorunu olacaktı. Zira Osmanlı yönetimi Bağdat Demiryolu'nu finanse edebilmek için bu artışı kabul ettirmek, yani eninde sonunda İngilizlerle bir noktada buluşmak zorundaydı. Zaten 1911 anlaşması sürecinde Almanların Bağdat'tan sonrasını inşa haklarından vazgeçmelerini, İngilizlerle uzlaşma için ellerinde bir koz olması açısından istemişlerdi. Aynı zorunluluk eğer Bağdat demiryolunu tamamlamak istiyorlarsa Almanlar için de geçerliydi. Nitekim *Manchester Guardian* Grey'in "samimi konuşması"nın yurtdışında ve özellikle Almanya'da olumlu karşılandığını, Alman gazetelerinin ve Alman hükümetinin konuşmadan memnunluk duyduğunu belirtiyordu.[1] İngiltere'nin Berlin büyükelçisine göre de, konuşma Almanya'da yeni görüşmelere kapıyı açık tutması bağlamında olumlu beklentiler yaratmıştı.[2] Gerçekten de örneğin yarı resmi *North-German Gazette* Grey'den yaptığı uzun alıntılarla aktardığı konuşmayı, İngilizlerin önceki yaklaşımlarına göre daha yapıcı bulmuştu.[3] Bu olumlu atmosferi değerlendirmek isteyen Alman Dışişleri, Marschall'dan, sadrazam ile Grey'in konuşması üzerine görüşmesini istemişti. Marschall bu görüşmede özellikle Grey'in Osmanlı topraklarında Almanlara verilen imtiyaza karşı çıkma hakları olmadığı itirafı üzerine gitmeliydi.[4] Marschall kendisine verilen görevi derhal yerine getirmiş ve Hakkı Paşa da Grey'in konuşmasının bu bölümü üzerine memnuniyetini dile getirmişti. Ancak sadrazam, İngiliz Dışişleri bakanının parlamento nutkunun olumsuz bölümlerini gerçekçi bir biçimde analiz etmekten de kaçınmamıştı.[5]

Konuya İngilizler açısından yaklaşırsak benzeri bir durumla karşılaşırız. İsteseler de istemeseler de Bağdat demiryolu ilerlediğine göre, bir an evvel Basra Körfezi ve Mezopotamya'daki çıkarlarını koruyacak bir uzlaşmaya varmaları onlar için de gerekliydi. Bu arada karşılıklı bazı kırmızı çizgiler belli olmuştu. Bunlardan biri, Osmanlıların İngilizlere demiryolunun son bölümünün çoğunluk hisselerini vermeyecekleriydi. Bir diğeri ise Rusların Potsdam anlaşmasını imzalamış olmalarına rağmen, İngilizlerin hâlâ üçlü itilaf birlikteliğini bozmak istemeyecekleriydi. *Neue Freie Presse* gazetesinde vurgulandığı gibi, Rusların Bağdat

Demiryolu'na muhalefet etmekten vazgeçmeleri İngilizleri de bu konuda yeni uzlaşma formülleri aramaya itecekti.[6] İngilizlerin asıl kırmızı çizgisi elbette ki, Basra Körfezi'ndeki çıkarlarının korunmasıydı. Bu kadar çok değişkeni bir noktada uzlaştırmak için doğal olarak İngilizler, Osmanlılar, Almanlar, Fransızlar ve Ruslar arasında zorlu müzakerelerin gerçekleşmesi gerekecekti. Nitekim sürecin bu şekilde işlediğini gelecek sayfalarda göreceğiz. 1913 yılında Avusturya büyükelçisi Osmanlı demiryolları sorununun çözümü için Almanların, İngilizlerin, Fransızların ve Rusların bir yandan kendi aralarında ve bir yandan da Osmanlı yönetimiyle müzakerelerini sürdürdüklerini belirtiyordu.[7] Ancak düğümün çözülüşünün temelini Osmanlı-İngiliz uzlaşmasının oluşturduğunu şimdiden belirtelim.

Uzlaşmanın kilidini açan girişimin Osmanlıların Bağdat-Körfez imtiyazını Almanlardan geri alması olduğu, Bağdat Demiryolu'na muhalefet eden çevrelerin yaklaşımındaki yumuşamadan bile algılanabilir. Örneğin *The Times* gazetesi dahi antlaşmanın haberini verirken, Basra Körfezi bölümünün iadesini önemsiyor ve bu konunun İngiliz sermayesinin katılımını engelleyen en önemli faktör olduğunu belirtiyordu.[8] Yine aynı gazetede yayımlanan bir diğer makalenin yazarı Almanları çifte standart uygulamakla eleştiriyordu. Zira Almanlar bir yandan, İngilizlerin kendilerini dışlayarak Bağdat Demiryolu konusunda Osmanlılarla görüşemeyeceklerini savunuyorlardı. Ancak aynı yazar bu eleştirisine rağmen, Osmanlıların Körfez hattı imtiyazını geri almalarının, çözüm için olumlu bir başlangıç olabileceği görüşünü dile getirmişti. Kendileri Basra Körfezi'nde İngiliz çıkarlarının garanti altına alınması koşuluyla uzlaşmaya hazırdı. *Standard* gazetesinde ise aynı konuda daha da uzlaşmacı bir dil kullanılmış; eğer İngiliz çıkarları dikkate alınır ve Bağdat Demiryolu girişiminin ekonomik boyutu öne çıkarılır ve taraflar birbirlerine dostça yaklaşabilirlerse bu yeni koşullarda uzlaşmanın oldukça kolay olduğu savunulmuştu.[9] Bu sürece paralel olarak İngiliz parlamentosunda da bazı yumuşama belirtileri görülmeye başlanmıştı. Örneğin Avam Kamarası milletvekili Noel Buxton kendilerinin son iki yıldır Jön Türk hükümetine mesafeli yaklaştıklarını, ancak son dönemde siyasi üsluplarında bir düzelme olduğunu memnuniyetle dile getirmişti. Milletvekiline göre Osmanlı İmparatorluğu'nda bir mucize gerçekleştiren Meşrutiyet yönetimiyle ilişkiler sıkılaştırılarak daha aktif bir politika izlenmeliydi.[10]

Viyana merkezli *Fremdenblatt* da şirketin Bağdat'tan sonraki imtiyazını geri vermesiyle İngilizlerin kaygılarının giderilerek bu bölümün uluslararası sermayeyle inşa edileceği ve Bağdat demiryolunun "yeni yüzyılın ikinci on yılının" sonlarına doğru tamamlanacağı umudunu dile getiriyordu.[11] *The Times of India* gazetesinde yer alan Potsdam sürecinin analiz edildiği bir yazıda ise Bağdat demiryolunun Körfez bölümünün kontrolünü İngilizlerin alması, atılması gerekli ilk adım olarak ortaya konmuştu.[12] Aynı gazete 24 Mart tarihli bir başka sayısında Bağdat-Hanikin-Tahran hattının Kuzey ve Orta İran trafiğini İngilizlerin ellerinden alacağını, bunu kompanse edecek tek yolun Basra Körfezi bölgesinde bir demiryolu imtiyazı olacağını yazmıştı.[13] Gazete, ertesi günkü sayısında ise Edward Grey'in Bağdat Demiryolu'nu sadece iktisadi bir girişime dönüştürecek bir anlaşmanın yapılabilir olduğu tezini çürütmeye çalışıyordu. Gazeteye göre Ortadoğu'da iktisadi ve siyasi nüfuzu birbirinden ayırmanın olanağı yoktu ve bu nedenle İngiltere demiryolunun Basra Körfezi bölümünü kontrol altına almak için İstanbul'daki siyasi nüfuzunu kullanmalıydı.[14]

20 Mart 1911 Bağdat Demiryolu ek sözleşmesiyle beraber demiryolunun Bağdat-Körfez bölümü imtiyazının iade edildiğinin resmen açıklanması üzerine, Hindistan Genel Valisi Lord Curzon 23 Mart tarihinde Lordlar Kamarası'nda artık Osmanlılarla uzlaşmanın çok daha kolaylaştığını belirtmişti. Ardından hükümet adına söz alan Vikont Morley, "Bağdat Demiryolu Şirketi'yle yapılan son sözleşmeyle Osmanlı İmparatorluğu, Bağdat-Körfez bölümünde hareket özgürlüğüne kavuşmuştur" diyerek yeni sözleşmenin bu boyutuna vurgu yapmış ve uzlaşma için oldukça umut veren bir üslupla konuşmasını sürdürmüştü.[15] Londra Sefareti'nden Cevat Bey de Hariciye nazırına, Grey'in Lord Curzon ile Bağdat Demiryolu konusunda uzlaşmanın yollarını aramaları gerektiği bağlamında uzun bir görüşme yaptığını bildirmişti. Cevat Bey kendisine Grey'in ve İngiliz siyasi çevrelerinin bu konulara bir çözüm bulmakta kararlı olduğu yolunda başka kanallardan da bilgilerin ulaştığını belirtmişti.[16]

Almanların da mevcut koşullarda bu tür bir çözüme uzak durmadıkları anlaşılıyor. Dr. Jaeck, Paul Rohrbach gibi ideologlar bile Osmanlı-Alman anlaşmasının çözümü kolaylaştırdığını düşünüyorlardı. Anlaşma kendileri için olumluydu, zira demiryolunun terminusunu gerçekte İngiliz kontrolünde olan Basra Körfezi'nden İskenderun Limanı'na çevirmişlerdi, böylece Akdeniz'e bağlanan hattın kârlılığı arttığı gibi askeri açıdan korunması da kolaylaşmıştı.[17] Alman yazarlara göre söz konusu anlaşma İngilizler için de olumluydu, zira Rusya'nın Körfez'e inme tehlikesi ortadan kalkmıştı. Ayrıca İngiltere, Mısır ve Hindistan'daki 100 milyon Müslüman tebaası yüzünden duyduğu hassasiyet nedeniyle demiryolunu Körfez'den uzaklaştırdığı için memnundu ve artık muhalefetten vazgeçmemesi için önemli bir neden kalmamıştı.[18]

Osmanlılar da daha Almanlarla 1911 anlaşmasını imzalama sürecindeyken İngilizlerle bu konuda bir anlaşmaya varmak için istekli olduklarını belli etmişlerdi. Yukarda belirtildiği gibi pazarlık için Almanlardan Bağdat-Basra Körfezi hattı imtiyazını geri almayı bu nedenle amaçlamışlardı.[19] İngilizler de bu konuda Osmanlıların Almanlara yaptıkları başvurunun sonuçlanması için Osmanlıları sıkıştırmışlardı. Londra Sefiri Tevfik Paşa bir an önce İngilizlere Bağdat-Körfez hattı hakkında bir yanıt vermelerini öğütlüyor, Meşrutiyet rejimini güçlendirebilmek için İngiltere'nin desteğine ve dostluğuna olan ihtiyacı vurgulayarak, Basra Körfezi bölgesinde İngiltere ile olan sorunları çözüme kavuşturma gerekliliğinden dem vuruyordu.[20]

Tevfik Paşa, Bağdat Demiryolu konusundaki İngiliz uzmanlardan Dışişleri Müsteşarı Arthur Nicholson ile yaptığı görüşmeleri

Hindistan Genel Valisi Lord Curzon.

Hariciye Nezareti'ne aktarmıştı. Kuveyt sorunu gündeme geldiğinde müsteşar, paşaya, "İşler o noktaya gelsin de... Kuveyt konusunda anlaşırız" demişti. Tevfik Paşa bazı İngiliz gazetelerinin Kuveyt şeyhinin bağımsızlığı koşuluyla Kuveyt'te bir Osmanlı gümrüğü ve emniyeti bulunmasına karşı çıkılmayacağı doğrultusunda yazılar yayınlandığına dikkati çekmişti. Londra sefiri ilk bakışta kabul edilebilir gibi görünen bu önerinin aslında önemli sakıncalar içerdiğini belirtmiş, şeyhin bağımsızlığını tanıyıp Kuveyt'te birkaç gümrük ve polis memurunun varlığıyla yetinirsek orada otorite kurmamız olanaksız hale gelir, demişti. Tevfik Paşa, Bağdat demiryolunun bitiş noktasının bulunduğu bölgede Osmanlı otoritesinin tartışılır olmasının kabul edilemeyeceğini vurgulamıştı.[21] Bu arada Avam Kamarası'nda da Bağdat Demiryolu bağlamında İngiliz çıkarlarının nasıl korunacağı sorgulanmaya devam ediyordu.[22]

Uzlaşma sürecinin kilometre taşları: Karşılıklı verilen notalar

Hariciye Nazırı Rifat Paşa 14 Şubat'ta Lowther ile bir ön görüşme yapmış, 1 Mart 1911 tarihinde Osmanlı önerilerini içeren ilk notayı büyükelçiye vermişti.[23] Bu notanın yeni uzlaşma sürecini başlatan ilk metin olduğunu söyleyebiliriz. Bu notada Osmanlı yönetiminin gümrük vergileri artışının onayı için uzlaşma arzusu net bir biçimde ortaya konmuştu. Almanların demiryolunun Bağdat'tan sonraki bölümünün imtiyazını iade ettiği ve bunun yeni bir uzlaşma fırsatı yarattığı belirtildikten sonra, bu kısmın yeni kurulacak bir Osmanlı şirketi tarafından inşa edilmesi teklif ediliyordu. Yeni şirkette Osmanlılar %40, İngilizler, Fransız ve Almanlar ise %20'şer oranda pay sahibi olacaklardı. Demiryolunun terminusu olarak konumunun elverişliliğinden dolayı Kuveyt öneriliyordu.[24] Ancak demiryolunun bitiş noktasının doğrudan Osmanlı kontrolünde bir bölge olmasının zorunluluğundan dolayı Kuveyt'in konumu Osmanlılar ile İngilizler arasında netleştirilmeliydi. Bunun dışında Basra Körfezi'ndeki İngiliz ve Osmanlı hakları müzakereler yoluyla kalıcı bir anlaşmaya varılacak şekilde sonuca bağlanmalıydı. Osmanlılar da İngilizler gibi bu bölgede statükonun bozulmasından yana değildi.[25]

Osmanlı teklifinin verilmesinin hemen akabinde İngiltere'de gerek parlamentoda gerekse basında bu konuda sorgulamalar başlamıştı. Avam Kamarası'nda Grey sorunun hassasiyeti ve gizlilik gereği bir açıklama yapamayacağını belirtmişti.[26] Bir muhalefet üyesi ise Kuveyt şeyhi ile yaptıkları anlaşmaları Osmanlı hükümetine sunup sunmadıklarını sormuştu.[27] Aynı günlerde art arda Kuveyt'in konumunun gündeme getirilmesi tesadüf olmasa gerek. Örneğin *The Daily Graphic* gazetesi yazarı Lucien Wolf, gazetenin 22 Mart 1911 tarihli sayısında "Kuveyt Nedir?" başlıklı bir makale yayımlamıştı. Yazar, Bağdat Demiryolu bağlamında ekonomik ve stratejik önemini gündeme getirerek, Kuveyt'in politik statüsünün ne olduğu konusunda net bir yanıt verilmesini istiyordu. Kuveyt Basra eyaletine bağlı bir Osmanlı sancağı mıydı, Osmanlı Sultanlığı'na bağlı otonomiye sahip bir konuma mı sahipti, yoksa İngiltere'nin koruması altında bağımsız bir Arap devleti miydi? Lord Lansdowne 1903 yılında parlamentoda yabancı bir gücün Basra Körfezi'nde nüfuz sahibi olmasını kabul edemeyeceklerini resmi politika olarak açıklamıştı. Oysa şimdi devasa bir demiryolunun terminusunun Körfez'in en önemli bölgesinde kurulması gündemdeydi ve yazara göre bundan daha net bir yabancı güç tehdidi düşünülemezdi. Lord, Kuveyt'i İngiltere'nin gizli bir protektorası olarak tanımlasa da, yazar mevcut belgeler

ışığında tarihsel süreci analiz ederek aslında Kuveyt'in Osmanlı Devleti'nin otonom bir eyaleti olduğu konusunda şüphe duyulmaması gerektiğini düşünüyordu. Nitekim taraflar 1901 anlaşmazlığında karşılıklı olarak bu statü üzerinde anlaşmışlardı. Ancak yazar, dostça ilişkiler içinde oldukları şeyhin bu statüsünü aslında varsayıldığının aksine lehlerine bir durum olarak yorumluyordu. Zira mademki şeyh otonomiye sahipti Kuveyt'te imtiyaz verme yetkisi de ona ait demekti ve İngiliz yönetimi bu durumdan yararlanarak artık Kuveyt sorununa son noktayı koyacak hamleyi yapmalıydı.[28]

Bu arada Grey, Lowther'a Osmanlı önerilerinin dikkatlice inceleneceğini yazmış, ancak öncelikle gümrük vergisinin onay şartlarının sadece bu gelirlerin demiryoluna sarf edilmemesiyle sınırlı olmadığının altını çizmişti. Mezopotamya'da inşa edilecek demiryolunun statükoyu İngiliz çıkarlarına zarar verecek şekilde değiştirmemesi ve Mısır borçlanma yetkisi üzerindeki sınırlamanın kalkması gibi önkoşulların Osmanlı yöneticilerine hatırlatılmasını istemişti.[29] Osmanlı notasının verilmesinden 20 gün sonra Osmanlı-Alman ek sözleşmesi imzalanmış, Lowther bu konuda kaleme aldığı raporunda, Osmanlıların Almanlardan sonra kendileriyle de anlaşma eğiliminde olduklarını, yarı resmi *Tanin* gazetesinin bu doğrultudaki haberini örnek göstererek belirtmişti. Büyükelçiye göre Osmanlıların İngilizlerle uzlaşmak istemelerinin bir nedeni de, Almanların Ruslarla yaptıkları anlaşma sürecinde kendilerine danışılmamasından duydukları rahatsızlıktı. Lowther ayrıca Osmanlıların Bağdat-Körfez hattı için yaptıkları öneriye karşı teklif olarak, Osmanlıların payını %40'tan %10'a düşürüp kendilerinin Almanların ve Fransızlarınkini ise %30'a çıkarmalarının yerinde olacağını belirtiyordu. Böylece Fransızlarla beraber kontrolü ele geçirmiş olacaklardı.[30]

The Times of India ise konuya farklı bir açıdan yaklaşarak İngilizlerin Osmanlılar ile Almanların çoğunluk hisselerine sahip olacakları bir "uluslararasılaştırma"da kesinlikle yer almaması gereğinin altını çiziyordu. Körfez'de statükoyu ancak hattın bu bölümünde mutlak kontrole sahip olabilirlerse sürdürebilirlerdi.[31] Yoksa "uluslararasılaştırma" adıyla hazırlanan tuzağa düşmeleri, gerçekte hattın bu son bölümünde dahi gerçek kontrolün Almanların eline geçmesine müsaade etmek demek olurdu. Zira Almanlar hattın nihai bölümünün imtiyazını iade ederken, kendilerinin en az diğer sermayedarlarla eşit paya sahip olacaklarını garanti etmişlerdi. Eğer uluslararasılaştırma İngiliz, Alman ve Fransızların aynı ve Osmanlıların henüz belirlenmeyen bir oranda katılımı anlamına geliyorsa, bu durum açıkça Alman-Osmanlı kontrolü demekti ki, böyle bir ortaklığın da Almanya'nın işine geleceği açıktı.[32]

Aynı gazete 16 Ağustos tarihinde Bağdat Demiryolu ve Almanların bu bölgedeki faaliyetlerinin İngiliz çıkarları için öldürücü bir nitelik taşıdığı teması üzerine zehir zemberek bir yazı yayımlamıştı. Makalenin yazarına göre "Meissner Paşa'nın[33] göreve başlamasıyla Bağdat Demiryolu yaşayan bir gerçeklik haline" dönüşmüştü. Kısa süre içinde yeni mühendislerin işe başlamasıyla, "Çekicin örse vurma sesi yüzyılların barışını altüst edecek ve oryantal uyuşukluğu ve yıkımı simgeleyen cenaze çanı çalacak"tı. Yazarı bu derece endişelendiren gelişmelerin başında Bağdat'ta Alman hükümetinin desteğiyle bir Alman okulunun açılmış olması geliyordu. Bölgedeki Alman işadamlarının çocukları bu okullar sayesinde bir yandan Alman gelenekleri doğrultusunda eğitilirken, öte yandan zamanı geldiğinde yerel eşrafla en iyi koşullarda bütünleşecek olgunluğa ulaşacaklardı. Bunun dışında bu okul bölgeye Alman göç-

menlerin yerleşmesini özendiriyordu. Genç Alman çiftler Avrupa'daki ağır ekonomik koşulları geride bırakmanın huzuruyla bölgeye yerleşiyorlardı. Yazar kendilerinin bu bağlamda ne yaptıklarını soruyor ve "Hiçbir şey, kesinlikle hiçbir şey" yanıtını veriyordu.

Yazar okurların doğal olarak Alman okullarının bu derece endişe verici ne sonuçları olabilir ki, diye soracaklarını belirtiyor ve tehlikenin "bir Alman işgalinin şafağında olmalarından" kaynaklandığını ileri sürüyordu. Kısa sürede binlerce Alman Mezopotamya'ya akacaktı. Bağdat ile Musul arasında 20 istasyon inşa edileceği söyleniyordu ve her istasyon bir Alman yerleşiminin çekirdeğini oluşturacaktı. Bu kadar kısa bir mesafede bu kadar çok istasyon inşasının başka bir amacı olamazdı. Bunların dışında gazetenin yazarına göre, tarihin hiçbir döneminde imtiyaz sahiplerine Bağdat Demiryolu anlaşması kadar avantaj sağlayan bir sözleşme imzalanmamıştı. Yazar sözünü ettiği kazanımlara örnek olarak, demir, sülfür, petrol gibi değerli yeraltı kaynaklarının işletme imtiyazını gösteriyor ve şirketin bu avantajdan en üst düzeyde yararlanabilmek için hattı zikzaklar çizdirerek inşa edeceğini iddia ediyordu.[34] Gazetenin Bağdat Demiryolu konusundaki radikal tavrı yeni bir gelişme değildi. Örneğin gazete 1901 yılında demiryoluna karşı yumuşak tavır alanlara karşı yayımladıkları bir makaleyi, Almanlarla uzlaşmanın olmazsa olmaz koşulunun altını çizerek bitirmişti: Basra Körfezi'nde İngiliz nüfuzunun kesinlikle değişmemesi.[35]

Bu arada İngiltere'nin Osmanlılarla uzlaşma sürecinde izleyecekleri politikanın yavaş yavaş şekillendiği anlaşılıyor. Grey, Lowther'ın raporuna düştüğü notta her şeyden önce temel amaçlarının hiçbir zaman akıldan çıkarılmaması gerektiğini yazıyordu. Bu temel amaç Basra Körfezi ve onun uzantısı olan Mezopotamya'da İngiliz çıkarlarının korunmasıydı. Aksi halde İngiliz denetiminde bulunan Mısır ve İran'ın güvenliği kadar, Hindistan ve çevresindeki İngiliz hâkimiyeti de tehlikeye girerdi, bir diğer ifadeyle "Pax Britannica" tehdit altındaydı.[36] Grey bu nedenle Bağdat Demiryolu'na karşı direndiklerini ve finansmanına katılmayı reddettiklerini ve bu politikaları sayesinde de Babıâli'nin hattın son bölümünün imtiyazını Almanlardan geri almasını sağladıklarını belirtiyor ve böylece artık Osmanlıların ellerinde kendilerine sunacak bir karşılık olduğunun altını çiziyordu. Gümrük onayı yetkisi ve Kuveyt'te elde ettikleri konum şimdiye dek bölgedeki çıkarlarını korumak için iyi birer koz olmuşlardı. Şimdi aynı araçlarla Basra Körfezi'ndeki çıkarlarını korumak için Osmanlılarla görüşmelerini sürdürebilirlerdi.

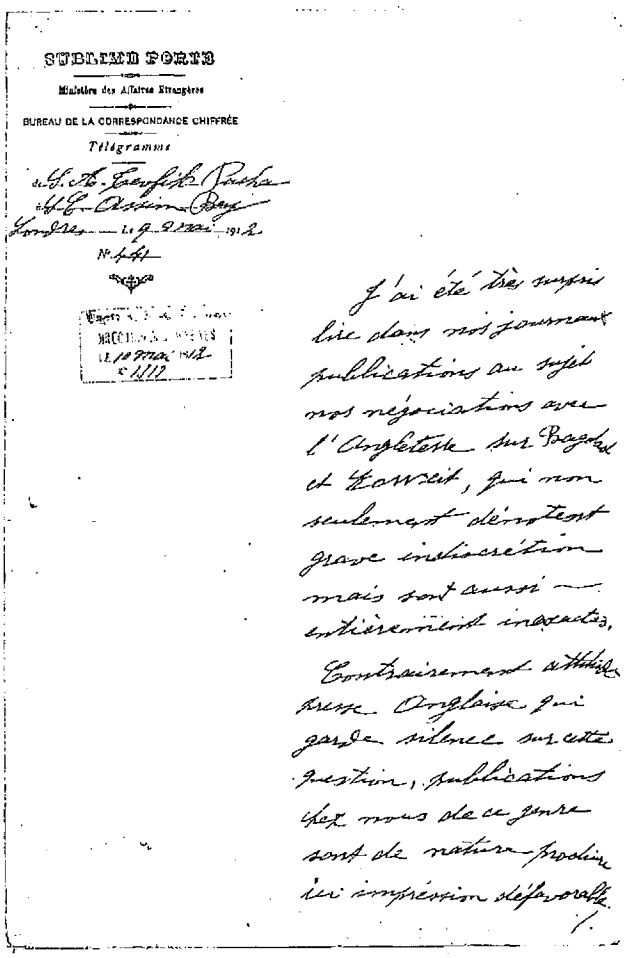
Grey Almanya ile de uzlaşmak istemelerine rağmen strateji olarak önce Osmanlılarla anlaşmalarının gerektiğini ileri sürüyordu. Körfez'deki konumlarının sağlamlaşması için Osmanlı yöneticilerini de tatmin edecek bir uzlaşmaya varmadan Almanlarla yapacakları bir anlaşmanın hiçbir pratik yararı olmazdı. Ayrıca doğrudan Almanlarla görüşmeleri durumunda, Almanlar her zamanki gibi ustalıkla İngilizlerin Osmanlı çıkarlarına aykırı amaçları olduğu konusunda Osmanlıları ikna ederlerdi. Bunun dışında Almanlar İngilizlerle anlaşmalarının, İngilizlerin Osmanlılarla anlaşmasından geçtiğini anlamışlardı. Bu yüzden İngiliz Dışişleri'nin patronu, Almanların Osmanlıları İngilizlerle anlaşmaları doğrultusunda yönlendirmeleri beklentisi içindeydi.[37]

Anlaşılacağı üzere İngiltere için birincil amacın Basra Körfezi'nde uzun yıllardır oluşturmuş oldukları çıkarların korunması olduğu konusunda herhangi bir şüpheye mahal yoktu. Ancak Osmanlı önerileri önlerine yazılı olarak geldiğinde bu somut

amaca ulaşacak yöntemler konusunda henüz netleşmiş bir stratejinin olmadığı anlaşılıyor. Nitekim Grey'in Lowther'a yolladığı ilk metinde önerilerin dikkatle incelenece-ği belirtiliyor. *The Daily Telegraph* gazetesi de Osmanlı önerilerinin İngiliz yönetimince titizlikle incelendiğini vurguluyordu.[38] Zaten Osmanlı önerilerinin ekine düşülen notlarda da aynı belirsizlik hissediliyor. Uzmanlar ve Grey metnin öncelikle India Office ve Board of Trade'e gönderilmesi gerektiği konusunda birleşiyorlardı.[39] Stratejik açıdan India Office'in, ticari açıdan da Board of Trade'in yorumlarının alınması faydalı olacaktı.

Bu arada İngilizler bir kez daha Meşrutiyet yönetimini hayal kırıklığına uğratarak, Osmanlıların yabancılara gelir vergisi uygulaması taleplerine olumlu yanıt vermeleri olasılığının çok düşük olduğunu Osmanlı Sefareti'ne bildirmişti. Londra Sefareti'nden Cevat Bey İngilizlerin böyle bir davranışta bulunmalarını müzakere sürecinde yeni bir koz kazanma isteğine bağlıyordu. Cevat Bey konuyu Tevfik Paşa ile değerlendirdiklerini ve İngilizlere, genç Osmanlı hükümeti ile ilgili sürekli sözünü ettikleri dostane dileklerinin hep lafta kaldığını bildirmeye karar verdiklerini sözlerine eklemişti. Yabancılara gelir vergisi uygulamasını İngilizlerden başka diğer büyük güçler onaylamaya hazırken, bu verginin etkileyeceği çok küçük bir tebaaya sahip olmalarına rağmen İngilizlerin olumsuz tutumunun Osmanlı yöneticilerinde büyük hayal kırıklığına yol açacağını müsteşar Nicholson'la yapacakları görüşmede kendisine aktaracaklardı. Cevat Bey Rifat Paşa'ya da Büyükelçi Lowther ile aynı doğrultuda bir görüşme yapmasını öneriyordu.

Cevat Bey ayrıca İngilizlerin bu tutumunun gizli kalması gerektiği, aksi takdirde basının meseleyi daha da güçleştirmekten başka bir şeye yaramayacak şekilde İngiltere aleyhine yazılar yayımlayacağı üzerinde önemle duruyordu.[40] Cevat Bey, İngiltere aleyhtarlığının tehlikeli olacak şekilde gerek sivil ve gerekse askeri çevrelerde tırmanmakta olduğunu, Meşrutiyet rejiminin selameti açısından bu tehlikeli gidişatın engellenmesi gerektiğini belirtmişti. Kendisine bir İngiliz Dışişleri görevlisinin, Jön Türklerin İngilizlerden nefret ettiğini ve gerçek birer "anglo-


SUBLIME PORTE
Ministère des Affaires Etrangères
BUREAU DE LA CORRESPONDANCE CHIFFRÉE
Télégramme

Osmanlı yöneticileri İngilizlerin Osmanlıların aleyhine olan davranışlarının gizli kalması gerektiği, aksi takdirde basının meseleyi daha da güçleştirmekten başka bir şeye yaramayacak şekilde İngiltere aleyhine yazılar yayımlayacağı üzerinde önemle duruyordu. Bu anlayış doğrultusunda Londra Büyükelçisi Tevfik Paşa İngiltere ile aralarındaki müzakerelerle ilgili İngiltere aleyhine yayın yapılmaması konusunda Hariciye Nazırı Asım Bey'i uyaracaktı. Tevfik Paşa'dan Asım Bey'e 9 Mayıs 1912 tarihli telgraf, B.O.A., *HR. SYS, 111/7.*

fobik" olduklarını söylediğini bu olumsuzluğa örnek olarak göstermişti. Gerek içeride ve gerekse dışarıda her siyasi, iktisadi ve mali meselede önlerine büyük zorluklar çıkarabilecek ve böylece anayasal rejimin gelişimini engelleyecek güce sahip olan İngiltere ile ilişkilerin bozulmasının kendilerine çok büyük zararlar getireceğini belirterek, bu uyarısını dikkate almasını önemle rica ediyordu.

Cevat Bey raporunun ekinde *The Times* gazetesinin dış haberler müdürü Mr. Chiroll'un birkaç gün içinde Basra Körfezi'ne gideceğini ve dolayısıyla Bağdat-Basra Körfezi meseleleriyle ilgili "çok enteresan" yazılar okuyacaklarını haber veriyordu. *The Times* bu konularda fazlasıyla "fanatik" olduğundan Chiroll'un yazılarının, liberal hükümetin uzlaşmacı politikasını kınayan nitelikler taşıyacağına ve İngiliz siyasi çevrelerinde önemli etkiler yapacağına şüphe yoktu.[41] Chiroll'unkilere tam anlamıyla zıt fikirlere sahip olan Dr. Wolf ise kendisinden *Daily Graphic*'deki köşesinde yayımlamak üzere Kuveyt ve Basra Körfezi üzerine güvenilir veriler istemişti. Bu nedenle Cevat Bey, nazırdan bu konuda belgelere dayalı ciddi bilgiler göndermesini önemle rica ediyordu.[42]

Cevat Bey'in tahmin ettiği gibi Mr. Chiroll'un gezisi meyvelerini vermiş, temmuz ayında *The Times* gazetesinde yedi adet zehir zemberek yazı yayımlanmıştı. Chiroll İngiliz hükümetinin müsamahakâr politikası nedeniyle Jön Türklerin, Bağdat ve Basra'da tahammül sınırlarını aşan girişimlerde bulunduklarından söz etmişti. Meşrutiyet rejiminin bu davranışlarına Bahreyn ve Kuveyt konularında İngilizlerle inatlaşmalarını örnek gösteriyordu. Chiroll'a göre Kuveyt hiçbir zaman Osmanlılara vergi ödememişti ve geçmişte de bağımsızlığını korumuştu. İngilizlerle yaptıkları anlaşmalara her zaman sadık kalmış olan Kuveyt şeyhini Osmanlı tehditlerinden korumak boyunlarının borcuydu. Yazar, devletle eş tuttuğu şeyhi övüyor, halkına adil davrandığından ve topraklarında egemenlik hakkını başarıyla uyguladığından söz ediyordu. Yazar kendilerinin bölgedeki şeyhlerle yaptıkları anlaşmaların Osmanlılarca tanınmasını sağlamaları gerektiği üzerinde özenle duruyordu.[43]

Bunun dışında İngiliz gazeteci, kendilerinin Basra Körfezi'nde uzun yıllardır Osmanlıların yapmayı bilmediği aydınlatma, şamandıralama gibi hizmetleri fedakârca yerine getirdiklerini belirtiyordu. Bu fedakârlıklarına karşılık, şimdi birdenbire Jön Türkler Almanların etkisinde kalarak bu faaliyetleri kendilerinin yerine getireceklerini iddia ediyorlardı. Türklerin Şattülarap seyrüseferini tek başlarına kontrol talebi, İran'ın ve kendileriyle yaptıkları anlaşmaya her zaman sadakat göstermiş olan Muhammara şeyhinin de haklarına tecavüz anlamını taşıyordu.[44] Yazar ayrıca İngiliz denizcilerin bölgede silah kaçakçılığına karşı verdikleri kahramanca mücadeleyi övüyor ve can ve malları pahasına barış içinde ticaret yapılması için katlandıkları fedakârlıkların kendilerine kazandırdığı meşru hakların tanınmasını istiyordu.[45] Chiroll sorunların çözümü dostane yöntemlerle sağlanamazsa bölgeye İngiliz savaş gemilerinin gönderilerek Osmanlılara gereken dersin verilmesini önerecek kadar ileri gidiyordu.

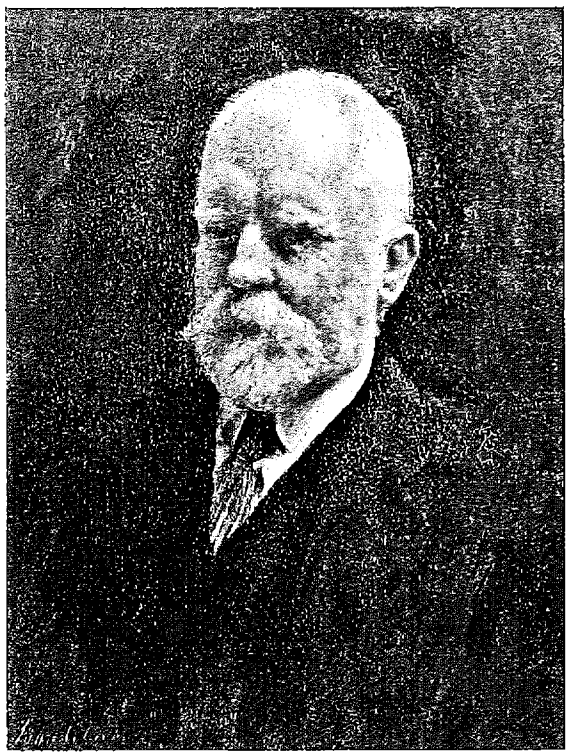
Londra Sefiri Tevfik Paşa'ya göre Chiroll'un o ana kadar sözünü ettiği makaleler "İngiltere'nin Basra Körfezi üzerindeki nüfuzunun mebdaından [kaynağından] ve Hindistan hükümeti ile hükümet-i merkeziyenin o havalideki müteaddid şeyhler ile ne gibi ahval dahilinde akd-ı mukavelat ettiklerinden" bahsettiği için daha çok tarihi bir mahiyet taşıyordu. Paşaya göre Chiroll daha sert ve sonuca yönelik tezlerini son iki makaleye bırakmıştı. Bu son

iki makalede İngiliz Dışişleri'nin savunduğu tezlerle Chiroll'un tezlerinin taşıdığı paralellik ortaya çıkmaktaydı. Paşa bu görüşünü bu iki makalede, "Derpiş olunan netayic-i efkâr ve mutalaat İngiltere Hariciye Nezareti tarafından telkin edilmiştir diyecek olursam yanılmamış olurum zannederim" şeklinde ifade etmişti. Paşaya göre Chiroll bu geziyi İngiltere'nin Basra Körfezi'ndeki çıkarları konusunda kamuoyu yaratmak amacıyla gerçekleştirmişti.[46]

Paşanın sözünü ettiği Chiroll'un son makalesi yıllardır savunageldikleri statükonun ne olduğunun net bir şekilde tanımlanarak daha "hâkimane bir siyaset" izlenmesi gereği üzerineydi. Gazeteci o zamana dek statükoyu, herhangi bir yabancı gücün Basra Körfezi'nde nüfuz elde etmesini önlemek olarak algıladıklarını belirtmişti. Oysa Chiroll'a göre, "Statüko bir hakikat olmalı ve böyle menfi bir kaziyeden daha şumullü bir mana" ifade etmeliydi. Almanlar demiryolunun Basra Körfezi bölümünün inşa imtiyazından vazgeçmiş gibi göründükleri bu dönemde, Osmanlı yönetimi İngiltere'nin bölgedeki şeyhlerle yapmış oldukları anlaşmaları meşrulaştıran bir sözleşme imzalamaya zorlanmalıydı.[47]

Bu arada İngiltere'de de Bağdat Demiryolu'nun muhaliflerinin boş durmadığını belirtmek gerekir. Örneğin 22 Mayıs tarihinde Avam Kamarası'ndan Lord Ronaldshay başkanlığında yapılan bir toplantıda, Ortadoğu üzerine uzmanlaşmış ünlü Fransız gazeteci Cheradame "Bağdat Demiryolu ve Üçlü İtilaf" konulu bir tebliğ sunmuştu. Bu toplantıya Lynch, Sir J. Rees ve Bowles gibi Bağdat Demiryolu'nun fanatik düşmanları grubuna dahil çok sayıda etkili kişi katılmıştı. Tevfik Paşa'nın ifadesiyle bu şahıslar Bağdat Demiryolu konusunda Osmanlı Devleti'ne karşı uzlaşmacı bir politika izlediği için liberal hükümeti sürekli olarak eleştirmek ve tedirgin etmekle meşguldu. Cheradame üçlü itilaf devletlerinin geçmişte Bağdat demiryoluna müdahale fırsatını kaçırdıklarını, söz konusu ülke yöneticilerinin ortak tavır konusunda uzlaşmaları gerektiğini söylemişti. Fransız gazeteciye göre, Bağdat Demiryolu Şirketi, Körfez bölümü imtiyazını iade etme karşılığında İskenderun hattı ve limanı gibi Almanlara Akdeniz'de önemi daha sonra anlaşılacak muhteşem bir kazanım sağlamıştı.[48] Fransız gazeteci daha sonra 1915 yılında yayımlanan kitabında Bağdat Demiryolu'nu siyasi, askeri ve ticari sonuçları bakımından Fransa-Prusya savaşından beri tarihin en önemli olayı olarak nitelendirecekti.[49]

Konuşmacının ardından söz alan Mr. Lynch, Bağdat Demiryolu söz konusu olduğunda her zaman olduğu gibi ağır eleştirilerde bulunmuş, Makedonya'da reform yapılması için onaylanan %3'lük gümrük vergisi



The Times *gazetesi dış haberler müdürü Valentine Chiroll'un John Collier imzalı portresi.*

artışının Almanya'ya kilometre garantisi ödemeye yaradığını vurgulamıştı. İtilaf devletleri vade sona erdiğinde bunu uzatmayarak Osmanlı Devleti'ni garanti ödemeleri için gerekli gelir kaynaklarından mahrum bırakmak üzere anlaşmalıydı. Lynch, Avam Kamarası üyelerinden bu fikri benimseyen ve İngiltere hükümetini bu yönde davranmaya yönlendirmek için çaba gösterecek bir grup oluşturulduğunu da sözlerine eklemişti.[50]

Lynch bu toplantıdan kısa bir süre önce aynı grubun düzenlediği bir diğer toplantıda asıl konuşmacı olarak yine sözünü sakınmamış, hükümetin Almanya ve Osmanlı İmparatorluğu ile yapılan görüşmeleri gizli tutmasını eleştirmiş, bu derece önemli bir meselede İngiltere'nin en yüksek rütbeli askerlerine ve sermaye çevrelerinin temsilcilerine danışılmasının zorunluluğunu vurgulamıştı.[51] Lynch, mart ve mayıs aylarında *Fortnightly Review* gazetesinde Bağdat Demiryolu üzerine görüşlerini içeren iki makale yayımlamıştı. İlkinde Paul Rohrbach'dan yaptığı alıntıları, demiryolunun Osmanlı askeri gücünü artıracağı ve bu gücün Almanya tarafından kendilerine karşı kullanılacağı doğrultusundaki endişelerini desteklemek için kullanmıştı.[52] Deutsche Bank ile Babıâli arasında imzalanan 1911 ek sözleşmesini eleştirdiği diğer makalede ise yine tüm çabası okurları, İngiliz çıkarlarına bu derece zarar verecek bir demiryolu yerine, başta Dicle olmak üzere kendi kontrollerinde olan suyollarını desteklemeleri gereğine inandırmaktı. Bu dolaylı ifade hükümetin öncelikle İngiliz çıkarlarıyla özdeşleştirdiği kendi gemicilik şirketlerini desteklemesi anlamına geliyordu.[53] H.F. Lynch'in bu doğrultudaki çabalarının yeni olmadığını anlamak için, 1903 Nisan krizindeki etkisini ve Gwinner'e 1905 yılında İngiliz Dışişleri'ni ve basını elinde tuttuğu konusunda söylediklerini hatırlamamız yeterli olur.

Birinci Dünya Savaşı döneminde dışişleri bakanlığı da yapacak olan Alman diplomat Richard von Kühlmann.

Bu noktada Alman diplomat Kühlmann'ın Lynch'in muhalefeti üzerine yaptığı yorum için bir parantez açmak ilginç olabilir. Haziran ayının başında Cevat Bey, Kühlmann ile yaptığı bir sohbet sırasında Lynch'in öne çıktığı bir grubun Bağdat Demiryolu'na muhalefetinden söz etmişti. Yukarda anlatılan toplantının adı somut olarak geçmese de bu toplantıya gönderme yapılmış olması muhtemel görünüyor. Kühlmann aralarında kalması koşuluyla Lynch'in muhalefetinin kolaylıkla kırılabileceğini, zira vatan millet söyleminin ardındaki kişisel çıkarlarının kolaylıkla görülebildiğini belirtmişti. Kühlmann ona sunulacak maddi bir avantajla bu muhalefetin ortadan kaldırılabileceğine emin görünüyordu. Önerisi bu amaç doğrul-

tusunda demiryolunun inşaat malzemelerinin Dicle üzerinden taşınması imtiyazının Lynch'e verilmesiydi.[54]

Söz konusu toplantıya dönecek olursak, Lynch'den sonra söz alan Lloyd George da, mümkün olan her araçla Bağdat'ta Alman etkisinin oluşumuna karşı çıkmak gerektiğini dile getirmişti. J.D. Reeds ise Alman imtiyazını bir soygun sözleşmesi olarak nitelemiş, Osmanlı vergi mükellefine tüm kalbiyle acıdığını belirtmişti. Bowles aynı minval üzere konuşmuş, *Novoye Vremya* muhabiri Vesilitsky ise Körfez hattı bağlamında Rusya'yı bağlayan hiçbir yükümlülük bulunmadığına değinerek İtilaf devletleri ve kamuoylarının birlikte davranmaları görüşüne katıldığını belirtmişti. Tüm bu görüşler dinleyiciler tarafından alkışlarla karşılanmıştı.[55]

Muhalefete rağmen süreç ilerliyordu. Temmuz ayı başlarında Bağdat Demiryolu sorunu uzmanlarından Parker, Cevat Bey'e çok sayıda uzlaşma unsuru taşıyacak olan yanıtlarının hazır olmak üzere olduğunu bildirmişti.[56] Sonuç olarak 29 Temmuz 1911 tarihinde Osmanlı önerilerine yanıt niteliğindeki İngiliz öneri metni Londra Büyükelçisi Tevfik Paşa'ya verildi.[57] 5 Ağustos tarihinde Rifat Paşa Tevfik Paşa'ya ilgili dokümanı aldıklarını belirtiyordu.[58]

Öneri paketi üç başlık altında toplanmıştı. İlk bölüm tahmin edileceği gibi doğrudan Bağdat Demiryolu sorunuyla ilgili idi. İngilizler daha 1910 Temmuzu'nda Maliye Nazırı Cavit Bey'e kendi katılımlarının en az %55 olabileceğini bildirmiş olmalarına rağmen, şimdi Osmanlı önerisinin %20 olmasına şaşırdıklarını belirtiyorlardı. Bu öneriyi kabul edilemez bulmuşlar, İngiliz payının, en az Osmanlı dahil, herhangi bir ülkeninkinden az olamayacağını belirtmişler ve karşı öneri olarak ortaklar arasına Rusya'yı da dahil edip her ülkenin %20'şer pay sahibi olmasını gündeme getirmişlerdi. Bunun dışında yeni kurulacak şirket kimseye farklı tarife uygulamayacak, diğer koşullar ortaklar arasında ayrıca kararlaştırılacaktı. Ayrıca Osmanlı yönetimi Şattülarap'ta İngiltere yönetiminin onayı olmaksızın yeni resimler koyamayacaktı. Bağdat Demiryolu'nun terminusu olarak ise halihazırda ticari altyapının oluşturulmuş olduğu göz önüne alınarak Basra öneriliyordu. Buraya liman inşa ve işletme yetkisi yeni kurulacak şirkete ait olacaktı. Eğer demiryolu Basra Körfezi'ne kadar uzatılacak olursa bu sadece Osmanlılarla İngilizlerin birlikte belirleyeceği koşullar altında gerçekleşecekti. Bu durumda terminus olarak Kuveyt öneriliyordu. İngilizlerin bir diğer isteği de yeni şirketin imtiyaz süresinin Bağdat Demiryolu imtiyaz süresi bittikten sonra da devam etmesiydi.[59]

Metnin ikinci başlığı Basra Körfezi'ndeki İngiliz çıkarlarıyla ilgiliydi ve İngilizler de Osmanlılar gibi bu bölgedeki sorunların kalıcı bir çözüme ulaşmasını istediklerini belirtmişlerdi. Metinde Basra Körfezi sahillerindeki Osmanlı hâkimiyetinin son noktasını Uceyr (Ojeir) olarak gösteriyorlar, kendilerinin Bahreyn ile ilişkilerini 1805 yılına kadar geri götürüyorlar, Osmanlıların Bahreyn Katar yarımadası, Umman ve Emirlikler üzerindeki İngiliz nüfuzunun geçerliliğini kabul etmeleri gerektiğini iddia ediyorlardı. İngiliz yönetiminin hiçbir zaman Kuveyt'in Osmanlı Devleti'nin himayesinde olduğunu kabul etmemiş olduğunu, kendilerinin Kuveyt şeyhleriyle iki yüzyıldır ilişkide olup bu sayede bölgede huzur içinde ticaret yapılmasını sağladıklarını vurguluyorlar ve bu nedenle Kuveyt şeyhleriyle yaptıkları anlaşmaların tanınmasını ve Kuveyt şeyhinin özerkliğine herhangi bir müdahalede bulunulmamasını yani statükonun garanti altına alınmasını istiyorlardı. Kuveyt'in sınırları ile şeyhin hakları konusunda diğer ileri sürdükleri koşulların kabul edilmesi halinde, ken-

dilerinin Kuveyt üzerindeki Osmanlı hükümranlığını ve şeyhin bir Osmanlı kaymakamı olduğunu tanıyacaklarını belirtiyorlardı.

Talepler arasında Osmanlıların Basra Körfezi'nin diğer bölümlerinde İngilizlerin kılavuzluk, deniz feneri kurma, şamandıralama, karantina, güvenlik ve benzeri konularda çoktandır yürütmekte olduğu çalışmaların tanınması da vardı. İngilizler ayrıca Şattülarap'taki nehir trafiğini düzenlemek ve koşulları iyileştirmek üzere bir Osmanlı-İngiliz nehir komisyonu oluşturulmasını öneriyorlardı. Komisyon Osmanlı ve İngiliz tebaasından birer üye ile tarafların üzerinde uzlaşacakları bir mühendisten oluşacaktı. Metnin üçüncü bölümü ise gümrük vergilerinin artırılmasının onaylanması ile ilgiliydi. Bu bölümde Osmanlı Devleti'nin metinde belirtilen koşulları kabul etmesi ve ayrıca Mısır'ın borçlanmasının sınırlandırılması hakkından vazgeçmesi, Osmanlı gümrüklerinin artırılmasının onaylanmasının koşulları olarak ortaya konuyordu.[60]

Tevfik Paşa İngiltere'nin isteklerini Hariciye Nezareti'ne bildirirken İngilizlerin düşündüğünün çok ötesinde ağır koşullar ileri sürdüğünü belirtmişti. Paşaya göre, İngiltere neredeyse Basra Körfezi sahilindeki tüm şeyhler üzerindeki otoritesinin tasdik edilmesini istiyor, Rusya'yı da pay sahibi yaparak kurulması planlanan şirketteki konumunu güçlendirmeye çalışıyordu. "Elhasıl İngiltere'nin teklifat-ı mütekabilesi [karşı teklifleri] şimdiye değin müzakerat-ı mühimme daimisinde kalmış olan bilcümle İngiliz metalibinin [taleplerinin karşılanması] hakkında bir layihadan başka bir şey" değildi. Yine paşaya göre bölgedeki ticari çıkarlarını koruma maskesi altında İngiltere gerçek maksatlarının "mahiyetini hiçbir vakit bu derece vazıh bir surette ilan etmemiş" idi. İngiliz Hariciye Nezareti iddialarına kanıt olarak bölgedeki şeyhlerle ve özellikle de Kuveyt şeyhi ile yaptığı anlaşmaları göstermekte ve bunların tasdikini talep etmekteydi. O halde bu konuda herhangi bir müzakereye girişmeden evvel bu anlaşmaları inceleme hakları vardı ve paşa ilk fırsatta bu belgeleri kendilerinden isteyecekti.

Tevfik Paşa her şeye rağmen tam İngiltere ile bir uzlaşma arayışında oldukları bu dönemde süreci kesintiye uğratmamaları gerektiğini, ancak işi sürüncemede bırakarak zaman kazanma taktiği uygulayabileceklerini belirtmişti. Zira demiryolunun Bağdat'a ulaşmasına daha seneler vardı ve o zamana kadar pek çok siyasi değişiklikler olacağından muhtemelen daha müsait bir müzakere zemini bulabileceklerdi. Gümrük vergisi artışını onaylatabilmek için önerdiği taktik ise, bir süre için hattın Bağdat'ın güneyine ait kısmının müzakerelerini bir kenara bırakıp görüşmeleri İngiltere'nin çok önem verdiği bir diğer konu olan Mısır'ın borçlanması üzerindeki veto haklarına yönlendirmekti. Belki bu konuda ödün verip gümrük artışını gerçekleştirebilirlerdi.[61]

Bu arada 17 Ağustos günü İngiliz parlamentosunda bir soru üzerine Grey, Osmanlı Devleti ile bir süredir gümrük vergilerinin artırılması bağlamında müzakerelere başlanmış olduğunu açıklamıştı. Grey kendilerinin bu artışı kabul etmeleri için Babıâli'ye bildirdikleri koşullar arasında Bağdat Demiryolu ile ilgili unsurlar bulunduğunu, ancak amaçlarının bunun da ötesinde Basra Körfezi havalisindeki İngiliz çıkarlarını tümüyle koruyacak kalıcı bir anlaşmaya varmak olduğunu belirtmiş, ayrıntılara bu aşamada girmesinin müzakerelerin sağlığı açısından sakıncalı olacağını sözlerine eklemişti.[62] *The Times* gazetesi yazarı bu haberi yorumlarken uzun süredir ısrarla vurguladıkları Basra Körfezi'ndeki İngiliz çıkarlarının bilincinde bir politikanın uygulanıyor olduğunu görmekten mutlu olduklarını belirtmişti. Gaze-

teye göre tamamlanacağı şüpheli bir demiryoluna katılım için Kuveyt şeyhi ile yapmış oldukları son derece önemli olan anlaşmayı tehlikeye atacak hiçbir koşulu kabul etmemeleri gerekirdi.[63]

İngiliz karşı önerilerinin iletilmesinden kısa bir süre sonra Lowther konuyla ilgili olarak Sadrazam Hakkı Paşa ile görüşme fırsatı bulmuştu. Hakkı Paşa öncelikle Rusya'nın niçin işin içine karıştırılmak istendiğini sorarak bu konudaki muhalefetini göstermişti.[64] Paşa, büyükelçiye kendilerinin ille de Almanlarla beraber hareket edecekleri varsayımına sitem etmiş, Osmanlı'nın ne Alman ne İngiliz ne de Fransız olduğunu vurgulamış, bu gibi yaklaşımlar nedeniyle tüm demiryolu yatırımlarını sadece kendi sermayeleriyle yapacakları günün özlemini çektiğini söylemişti. Paşa ortada hiçbir ipucu yokken İngilizlerin farklı tarifeler uygulanacağı varsayımına bu kadar kafayı takmasını da anlayamıyordu. Osmanlılar doğal olarak hattın kârlılığını düşünecekler ve mümkün olduğunca yük ve yolcu sayısının artmasını isteyeceklerdi. O halde neden farklı tarifeler yoluyla kendilerini baltalayacaklarına inanılıyordu? Körfez konusuna geldiklerinde Bahreyn, Katar gibi şeyhliklerde fazla bir sorun olmayacağını düşündüğünü belirtirken, Kuveyt konusundaki İngiliz önerilerine şiddetle itiraz etmişti. Zira diğerlerinin aksine Kuveyt tam anlamıyla Osmanlı sınırlarının içinde idi. Hakkı Paşa İngilizlerin Kuveyt şeyhi ile yaptıkları anlaşmalardan haberdar değildi. Tevfik Paşa'nın da önerdiği gibi İngiliz Dışişleri'nin bu dokümanları kendilerine ileteceğini umduğunu belirtiyordu.[65]

Tevfik Paşa 19 Aralık tarihli raporunda, istenilen belgelerin "İngiltere Hariciye Nezareti'nin vesaik-i hafiye"sinden olduğu halde 11 Aralık'ta kendisine iletildiğini bildiriyordu. Londra sefirinin bu belgeleri incelemesi sonucu İngiliz iddialarını daha gerçekçi bulduğu anlaşılıyor. Yapacakları anlaşma sonucu birçok sorunun birden çözüleceğini ve bu nedenle biraz da reel politika gereği olarak Basra Körfezi'nde İngilizlerin ısrarla istedikleri bazı noktaların denetiminden vazgeçebilecekleri görüşünü dile getiriyordu. Paşa, Basra-Kuveyt hattının İngilizlerle birlikte yapılması konusunda anlaşmanın zor olmayacağı varsayımında fazla iyi niyetli görünüyor, zira verecekleri ödünler sonucunda, İngiltere'nin Kuveyt'in Osmanlı hâkimiyetinde kalacağını kabul edeceğini umuyordu. Osmanlı yönetimi bunun karşılığında, Basra Körfezi'nde, "Zabıta vazifesinin icrası, şamandıra vazı ve saire gibi derece-i talîyede haiz-i ehemmiyet ve teferruata ait" meseleler konusunda tavizkâr davranabilirdi.

Tevfik Paşa önerdiği ödünleri verseler bile, fayda/maliyet analizi yaptıklarında yine de kazançlı çıkacaklarını iddia etmekteydi. Zira İngiltere'nin onaylaması, gerek gümrük vergisi gerekse yabancı tacirlerden alacakları patent vergisi artışını beraberinde getirecekti. Bu sayede "Bağdat şimendüferini kemal-i germi ile tamamlayacaklar, böylece milli servetin artışı ve payitahtın demiryolu ile bağlanması sonucunda memleketin ücra köşelerinde Osmanlı hâkimiyetinin sağlanması gibi muazzam faydalar" elde etmiş olacaklardı. Sürekli olarak İngiltere'nin "hasedini mucip olan" Bağdat şimendüferi gibi bir sorun çözülerek bu ülke ile kurulacak olan samimi ilişkiler sayesinde oluşacak "menfaat-i maneviye" ayrıca nazarı itibara alınmalıydı. Bunların yanı sıra bu sorun "Londra ve Berlin kabinelerini hal-i teyakkuzda bulundurduğu cihetle" de, genel olarak barışın korunması için de bir hayli önemliydi.[66] Tevfik Paşa İngilizlerle yapacakları anlaşma süreci konusundaki hassasiyetini Hariciye Nezareti'ne gönderdiği 9 Eylül 1911 tarihli yazıyla da göstermişti. Paşa bu raporunda Kuveyt'e bir telgraf hattı çekil-

Sadrazam, Hariciye Nazırı ve Londra Büyükelçisi Ahmet Tevfik Paşa.

mesi ve Kuveyt'te bir Osmanlı postanesi açılması girişiminin müzakereler tamamlanana kadar ertelenmesini istiyordu. Zira bu kritik dönemde bu tip girişimlerin, "Su-i tefhime [yanlış anlaşılmaya] mahal vererek müzakeratı işgal etmesi pek muhtemel" idi.[67]

Lowther, kasım ayında konuyu yeni Hariciye Nazırı Asım Bey ile tartışmıştı. Asım Bey'in bu görüşmede kabinenin henüz İngiliz önerilerini görüşemediğini, hatta notanın henüz Osmanlıcaya çevrilmediğini belirtmesine rağmen iki diplomat konuyla ilgili temel noktalar üzerinde fikir teatisinde bulunmuşlardı. Asım Bey bekleneceği gibi Rusya'nın katılımına itiraz etmiş, onun yerine kendisi karşı bir öneri getirmişti. Osmanlı, İngiliz, Alman ve Fransız girişimciler yeni hattın yapımı için kurulacak şirkete eşit payla, yani %25'şer oranında katılacaklar, buna karşılık yönetim kurulu başkanı Osmanlı tebaasından olacaktı. Hariciye Nazırı bu görüşmede Lowther'a terminus olarak neden Kuveyt'ten vazgeçilip Basra'yı önerdiklerini de sormuştu. Büyükelçi Basra'nın halihazırda var olan ticari altyapısını ve demiryolunun Kuveyt'e kadar çölden geçecek olmasından dolayı maliyetli olacağını belirtmiş ve neden Asım Bey'in Kuveyt'i tercih ettiği şeklinde karşı bir soru yöneltmişti. Lowther bu konuda nazırın çok net bir yanıt vermediğini, demiryolu sayesinde bölgedeki Arap kabileleri üzerinde Osmanlı otoritesinin artacağından söz ettiğini bildiriyordu.[68] O dönem İngilizlerin Arapları Osmanlılara karşı koz olarak kullanma politikaları göz önüne alınırsa bu gerekçenin Lowther için taşıyacağı anlam kolaylıkla anlaşılabilir.

Bu arada *The Daily Telegraph* gazetesi İstanbul muhabirinin Huguenin ve Cavit Bey'den aldığı bilgiye göre, Bağdat demiryolunun Halep'ten başlayarak Adana ve El Helif yönüne doğru 100-150 kilometrelik bir bölümünün sonbahara kadar işletmeye açılması planlanmaktaydı. 480 kilometre uzunluğundaki El Helif-Bağdat hattı ise "altı ufak şubeye taksim olunmuş"tu. Bu bölümde "altı mühendis heyeti tarafından Meissner Paşa'nın taht-ı nezaretinde olarak" yoğun biçimde çalışılmaktaydı. Bu heyetlerce hazırlanmakta olan planlar yaklaşık üç dört aylık bir sürede onaylandıktan sonra inşaat hem Helif'ten hem de Bağdat'tan aynı anda başlayacaktı ve inşaatın dört sene zarfında tamamlanması umut ediliyordu. Güzergâhın değişeceği şayialarını da Huguenin tarafından reddedilmişti.[69]

Bu noktada *The Daily Telegraph*'ın da haberinde yer alan ve Osmanlı demiryolu tarihinde önemli bir yeri olan Meissner Paşa için bir parantez açmakta yarar var. Heinrich August Meissner, eğitimini 1885 yılında Dresden'deki Teknik Yüksek Okulu'nda, pek iyi derece ile tamamlamıştı. Daha Dres-

den'deyken bir yabancı dil kursunda Türkçeyi öğrendiğine göre, Osmanlı demiryollarında görev almayı planlamış olmalıydı. Nitekim İstanbul'da mühendislik yapan dayısı Victor Tridon'un çağrısı üzerine, bu amacını gerçekleştirebildi. Böylelikle Meissner, Osmanlı İmparatorluğu'nda uzun yıllar sürecek meslek yaşantısına ilk adımını atmış oluyordu.[70] Osmanlı İmparatorluğu'ndaki bu ilk deneyiminde, İstanbul ve Rumeli demiryollarında mühendislik yapmaya başladı.[71]

Bir süre Prag'daki bir teknik okulda demiryolu teknolojisi üzerine çalışmalar yapan Meissner, 1887 yılında tekrar İstanbul'a gelmişti. İşte bu ikinci gelişinde, Meissner'in Osmanlı demiryollarında inşaat mühendisi olarak önemli görevler yüklendiğini görüyoruz. 1889-1892 arasında İzmit-Ankara, 1892-1894'te Selanik-Manastır demiryollarında bölüm şefliği, 1894-1896 yıllarındaysa Selanik-Dedeağaç hattının 7. bölümünde başmühendislik görevini sürdürmüştü. Meissner, 1896 yılında İstanbul'da Osmanlı Demiryolları için danışmanlık yapmaya başladı. Alman mühendisin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki asıl kariyeri hiç kuşkusuz 1900 yılının Aralık ayında Abdülhamit tarafından Hicaz Demiryolu'na şefmühendis olarak atanmasıyla başlamıştı.[72]

Yukarıdaki bilgiler Meissner'in, Osmanlı yönetimince aranılan özelliklere sahip olduğunu gösteriyor. Alman vatandaşı olmasının yanı sıra, uzun yıllar Osmanlı demiryollarında deneyim kazanmış olması, ülkenin koşullarını, geleneklerini, insanlarını yakından tanıması ve Türkçeyi bilmesi, gerçekten önemli avantajlardı. Bu arada Abdülhamit de Meissner'in çalışmalarından oldukça memnun olmalıydı ki, kendisine 7 Mart 1904 tarihinde paşa unvanı vermişti.[73] Osmanlı ordusunda görev yapan bir başka Alman paşa Auler'e göre, Meissner Paşa engin bilgisini deneyimleriyle güçlendirmiş, yaşamının önemli bölümünü Osmanlı İmparatorluğu'nda geçirmiş; mükemmel Türkçe konuşan ve Osmanlı yöneticileri, demiryolu personeli ve halkla iyi ilişkiler kurabilen biriydi.[74] Abdülhamit bu nedenle kendisine bu değerli unvanı layık görmüş, maaşını bin liraya kadar yükseltmişti. Ayrıca sultan, Meissner'e Maan'da geniş topraklar vererek orada bir malikâne kurmasına müsaade etmişti.[75] Hicaz Demiryolu Medine'ye ulaştıktan sonra Meissner Paşa bir süre Bağdat Demiryolu'nda görev almıştı. Bu görev değişikliğinin nedeni Hicaz Demiryolu inşaatının Arap aşiretlerinin saldırıları nedeniyle durmak zorunda kalması ve Bağdat demiryolunun da Toros ve Amanos

Alman mühendis Ernst Mackansen 1894-1909 yılları arasında Konya-Bulgurlu hatlarındaki inşa çalışmaları yürütmüş, 1909'dan sonra Bulgurlu-El Helif hattındaki çalışmalara başkanlık etmişti.

Hicaz Demiryolu'ndaki başmühendislik görevinden sonra Bağdat hattının Bağdat bölümü inşaatına atanan Heinrich August Meissner Paşa.

dağlarının aşılması gibi en zorlu bölümünde onun bilgi ve deneyiminden faydalanmak istenmesi idi.[76] Birinci Dünya Savaşı'nda ise Meissner'in yeniden Hicaz Demiryolu'nda Hicaz-Mısır hattının yapımını üstlendiğini göreceğiz.[77]

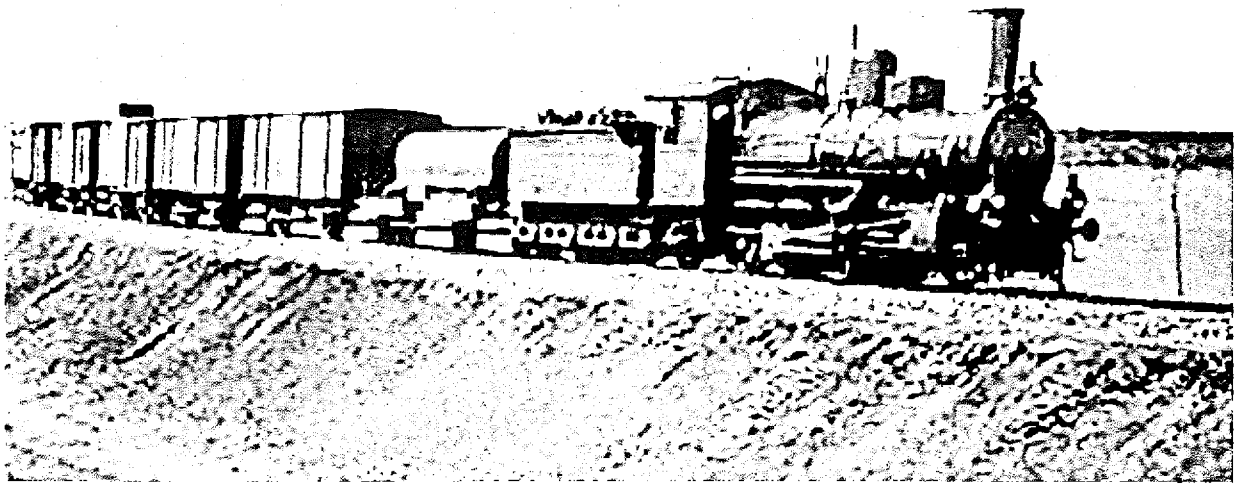
Yeniden İngiliz-Osmanlı müzakerelerine dönersek; her iki tarafın da bu dönemde bir uzlaşmaya varmak istemelerine rağmen görüldüğü gibi süreç oldukça yavaş ilerliyordu. Osmanlılar Balkan sorunlarından ve 1911 yılının Eylül ayında İtalyanlarla savaşa girmiş olmalarından kaynaklanan güçlükler nedeniyle İngilizlerin önerilerini henüz müzakere edememişlerdi. Gerçekte National Bank of Turkey müdürlerinden Babington Smith'in de gözlemlemiş olduğu gibi Osmanlı yöneticileri bir uzlaşma için oldukça hevesliydiler. Smith bu gözlemi doğrultusunda Osmanlılar ile bir anlaşmaya varmak için zamanın çok uygun olduğunu vurgulayan bir memorandum kaleme almıştı.[78]

Nihayet Londra Sefareti Müsteşarı Cevat Bey 16 Nisan 1912 tarihinde İngilizlerin notasına yanıt olarak yeni Osmanlı önerilerini yazılı olarak Edward Grey'e sundu.[79] Bu notada Asım Bey'in Lowther'a önermiş olduğu gibi, yeni kurulacak şirkette Osmanlı, Alman, İngiliz ve Fransız girişimcilerin eşit oranda pay sahibi olmaları teklif ediliyordu. Yönetim kurulu başkanlığı kilitlenme durumunda karar verici oy yetkisiyle Osmanlılarda olacaktı. Osmanlı yönetimi eşit tarife konusunda İngilizlerin istediği düzenlemelerin yapılmasına hazırdı. Ancak yeni kurulacak şirketin imtiyaz süresi Bağdat Demiryolu ana sözleşmesinden uzun olamazdı ve Osmanlıların hattı geri satın alma hakkı saklı tutulmalıydı. Bunun dışında yeni şirket, Bağdat Demiryolu Kumpanyası'na imtiyazı iade ettiğinden dolayı vazgeçtiği avantajlar göz önüne alınarak bir tazminat ödemeliydi. Şattülarap'ta İngiliz gemi ve mallarına hiçbir ayrımcı tarife uygulanmayacağı garanti edilmekle beraber, İngilizlerin onayı alınmadan nehir geçiş vergileri koymama koşulu kabul edilemezdi. Zira bu vergiler Şattülarap'ın bakımı ve seyrüsefer koşullarının iyileştirilmesi için harcanmaktaydı. Bu sorunların çözümüne yönelik olarak İngilizlerin önermiş oldukları nehir komisyonu önerisine Osmanlı komisyonu niteliği taşıması koşuluyla olumlu yaklaşılıyordu. Komisyonda Osmanlıların atayacağı bir İngiliz mühendis de yer alacaktı. Hattın Bağdat'ın ötesine uzatılmasını Osmanlı yöneticileri düşünmüyordu, ancak böyle bir durumda İngilizlerin onayının alınacağı konusunda garanti veriliyordu.[80]

Notada doğrudan Bağdat Demiryolu ile ilgili olarak yukarıda özetlenen bu ana bölüm dışında bir de ek bölüm bulunmaktaydı. Katar ve Kuveyt alt başlıklarıyla düzenlen-

miş bu ek bölümde adı geçen şeyhliklerle ilgili olarak İngiliz tezlerine ayrıntılı bir şekilde yanıt verilmişti. Öncelikle Osmanlı arşivlerinde İngilizlerin Katar ve Uceyr'in güneyinde Osmanlı hâkimiyetinin izine rastlanmadığı tezlerini destekleyecek herhangi bir belgenin bulunmadığı belirtilmişti. Katar şeyhleri her zaman imparatorluğun birer memuru konumunda şeyhlik topraklarını yönetmişlerdi. Kuveyt konusuna gelince; şimdiki şeyh Mübarek dahil tüm Kuveyt şeyhleri Kuveyt kaymakamı unvanlarını her zaman Osmanlı uyruğu olarak muhafaza etmişler, tüm resmi yazışmalarda padişahın sadık bir uyruğu olduklarını belirtmişlerdi. Kuveyt'te Osmanlı bayrağı dalgalanmaktaydı ve bu durum İngilizlerce de tanınmıştı. Kısaca Kuveyt, Osmanlı toprağıydı ve idaresi imparatorluk iradesi ile kaymakam olarak atanan şeyhe verilmişti. Osmanlı yönetimi her konuda olduğu gibi bu konuda da İngilizlerle kalıcı bir anlaşmaya varmaya hazırdı. Ancak şeyh ile İngilizler arasında yapılmış anlaşmalar geçersiz sayılmalı ve bunların yerini Osmanlı ve İngiliz hükümetleri arasında hem Osmanlı hükümranlık haklarını muhafaza eden hem de bölgedeki İngiliz ekonomik çıkarlarını koruyan yeni ve kalıcı bir anlaşma almalıydı. Bahreyn adaları konusunda ise bazı koşullarla ödün verilebileceği ima edilmişti.[81]

Bu son Osmanlı notasına verilecek yanıt bağlamında bir taslak metnin hazırlanması görevi artık Bağdat Demiryolu sorunu üzerine uzmanlaşmış olan Foreign Office'den Alwyn Parker ile India Office'den Arthur Hirtzel'e verilmişti. Gerçekten de her iki uzman, Osmanlı notası üzerinde titizlikle çalışıp ayrıntılı bir taslak metin hazırlamışlardı. 24 Nisan tarihinde tamamlanan bu çalışma İngilizlerin yeni öneri paketinin hazırlanmasında temel teşkil etmiş, Grey ve



Bağdat'taki ilk lokomotif (1912).

diğer uzmanlar bu taslağı okuyarak görüş bildirmişlerdi. Zaten Bağdat Demiryolu üzerine Osmanlı-İngiliz görüşmeleri artık bu iki uzman tarafından yürütülüyordu ve savaş başlayana kadar da böyle devam etti.

Osmanlı yönetimi de Bağdat Demiryolu görüşmelerinin sürdürülmesinde sefarete yardım için Reşid Bey'i özel görevle atamıştı.[82] 16 Mart 1912 tarihinde Tevfik Paşa "Bağdat şimendüferi ve Basra Körfezi meselesi hakkındaki Meclis-i Mahsus-ı Vükela mazbatasını havi... Babıâli hukuk müşaviri ve sefaret-i seniyye müsteşarı Reşid ve Cevat Beylerin" müzakereleri sürdürmek üzere Londra'ya ulaştıklarını Hariciye Nezareti'ne bildirmişti.[83] Bir gün önce de Reşid Bey, Hariciye Nazırı Asım Bey'e, Meclis-i Vükela'da bu konudaki müzakerelerin mahiyeti hakkında Tevfik Paşa'yı bilgilendirdiğini ve "genel esaslar Tevfik Paşa Hazretleri ile Sir Edward Grey arasında kararlaştırıldıktan" sonra müzakerelere başlayacaklarını yazmıştı.[84]

İki İngiliz uzmanın hazırladığı taslakta, yanıtlar Osmanlı notasındaki yöntemle alt başlıklar altında veriliyordu. Nota Osmanlılarınki gibi yeni şirkette sermaye paylaşımı sorunuyla başlıyor ve Osmanlıların Rusya'nın katılımını kabul etmeyecekleri tespiti yapılıyordu. Eğer gerekiyorsa İsviçre gibi bir diğer ülkenin katılımı önerilebilirdi. Uzmanlar İran ve Mezopotamya'da Rusya ile ticari rekabet halinde olduklarını hatırlatarak Rusya'nın katılımı konusunda diretmenin kendilerine bir yararı olmayacağı görüşünü dile getiriyorlardı. Kendileri bazı Osmanlı görevlileriyle konuyu tartışmışlar ve bunun sonucunda Osmanlı yönetiminin kendi oranını düşürme olasılığının bulunduğu sonucuna varmışlardı. Farklı tarife uygulanmayacağı bağlamında Osmanlı görüşleri her iki uzmanı tatmin etmişti. İmtiyazın süresi konusunda da eğer Bağdat Demiryolu imtiyazı uzatılırsa, yeni şirketin de imtiyazının devam etmesi şeklinde bir çözüm geliştirmişlerdi. Yeni şirketin Bağdat Demiryolu Şirketi'ne bir tazminat ödemesi de makul karşılanmıştı. Nehir taşımacılığının vergilendirilmesi konusu artık kurulması planlanan Şattülarap Nehir Komisyonu'nun yetkileri bağlamında tartışılacaktı. Birazdan ayrıntılı olarak gündeme gelecek olan söz konusu komisyon, Şattülarap'taki tüm seyrüsefer konusunda yetkili olacaktı. Demiryolunun terminusunun Basra olması kabul edilmişti, ancak eğer Körfez'e uzatılacaksa Osmanlılar Kuveyt'in hattın bitiş noktası olacağını garanti etmeliydi. Ayrıca yeni şirket liman işletmeciliği ve hizmetlerini yürütmeliydi.[85]

Taslağın ikinci bölümü "Siyasi ve Bölgesel Sorunlar" alt başlığı altında kaleme alınmıştı. Uzmanlara göre, Osmanlı hâkimiyetinin Katar yarımadasından elimine edilmesi amaçlanmalıydı. Bahreyn konusunda uzlaşılabilir bir noktada bulunulduğu, ancak Kuveyt'in sorun olmaya devam ettiği belirtiliyordu. Bölgedeki Osmanlı askeri gücü çekilmeden ve Osmanlılar İngiltere'nin şeyh ile yaptığı anlaşmaları tanımadan bir uzlaşmanın mümkün olmadığı görüşü yineleniyordu.[86] Nitekim Dışişleri Bakanı Grey, 10 Mayıs'ta Tevfik Paşa'ya verdiği bir diğer notada, kendilerinin Kuveyt şeyhleriyle çok eskiye dayanan köklü ilişkilerinden yola çıkmış ve "bu sayede bölgede huzur içinde ticaretin sürdüğü" tezini yinelemişti. Grey bu tez doğrultusunda şeyh ile yapmış oldukları anlaşmaların Osmanlı yönetimince tanınmasını bir kez daha gündeme getirmişti.[87]

Nihayet India Office ve Board of Trade'in görüşleri de alındıktan sonra 15 Nisan 1912 tarihli Osmanlı önerilerine toplu bir yanıt niteliğindeki nota, 18 Temmuz 1912 tarihinde Tevfik Paşa'ya verildi. Bu arada Dışişleri Bakanı Grey, Avam Kamarası'nda Osmanlı yönetimiyle Bağdat Demiryolu konusunda

başlatılan müzakere süreci üzerine bilgi vermişti. Alman hükümeti müzakerelerin sürdüğünü ve Alman çıkarları gündeme geldiği anda kendileriyle müzakereye hazır olduklarını bilmekteydi. Kendilerinin başlıca hedefi Basra Körfezi'nde elde etmiş oldukları hakları yani statükoyu korumaktı. Bu amaç anlaşılacağı üzere sadece Bağdat-Basra Körfezi demiryolu ile sınırlı değildi. Müzakereler sürmekteydi ancak henüz bir sonuca ulaşılmamıştı. Grey bir neticeye ulaşılır ulaşılmaz bunu açıklayacaklarını sözlerine eklemişti.[88]

Bu kez İngiliz Dışişleri konular itibariyle birbirinden ayrılmış ekleri ve taslak olarak hazırlanmış anlaşma metinleriyle oldukça ayrıntılı bir nota hazırlamıştı.[89] Nitekim bu nota Bağdat Demiryolu ve genel olarak Basra Körfezi üzerine Osmanlı-İngiliz nihai anlaşmasının temelini oluşturacaktı. Birinci bölüm her zaman olduğu gibi doğrudan Bağdat Demiryolu sorununu ilgilendiren konuları içeriyordu. Bu yeni öneri paketinde en şaşırtıcı olan husus İngilizlerin Bağdat ile Basra Körfezi arasında inşa edilecek olan demiryoluna katılma taleplerini geri çekmiş olmalarıydı. Bu yeni hamlelerine neden olarak demiryoluna katılım konusunda uzlaşmanın zorluklarını göstermişler, onun yerine tüm bölgesel sorunları toplu olarak çözecek bir anlaşma zemini önermişlerdi. İngiliz yönetimi bu fedakârlıklarının Osmanlıların diğer konularda gösterecekleri karşı özverilerle dengelenmesi gereğini de ısrarla vurgulamıştı. Aksi halde yani Körfez ve Mezopotamya'da İngiliz çıkarlarının tam anlamıyla korunmasını sağlayacak bir uzlaşmaya varılmadan kendi kamuoylarına bu bağlamdaki fedakârlıklarını açıklayamazlardı. Bu mantık çerçevesinde İngiliz Dışişleri Osmanlılardan istediklerini altı madde halinde sıralamıştı. Bunlardan ilkinde "Osmanlıların Asya topraklarında" bulunan tüm demiryollarında farklı tarife uygulanması önlenecekti ve bu madde için bir taslak anlaşma metne eklenmişti. İkinci olarak Bağdat-Basra demiryolunu inşa edecek olan şirket, İngiliz yönetiminin onaylayacağı iki İngiliz vatandaşının yönetim kurulunda yer almasını kabul edecekti. Demiryolu Basra'da sona erecek, bu noktadan Körfez'e doğru İngiliz yönetiminin onayı olmadan herhangi bir hat inşa edilemeyecekti. Şattülarap ile ilgili sorunlar hakkında ayrı bir taslak metin hazırlanmıştı. Bağdat-Basra arasında İngilizlerin işleyen buharlı gemilerine üç yenisinin ilave edilmesine izin verilecekti.[90]

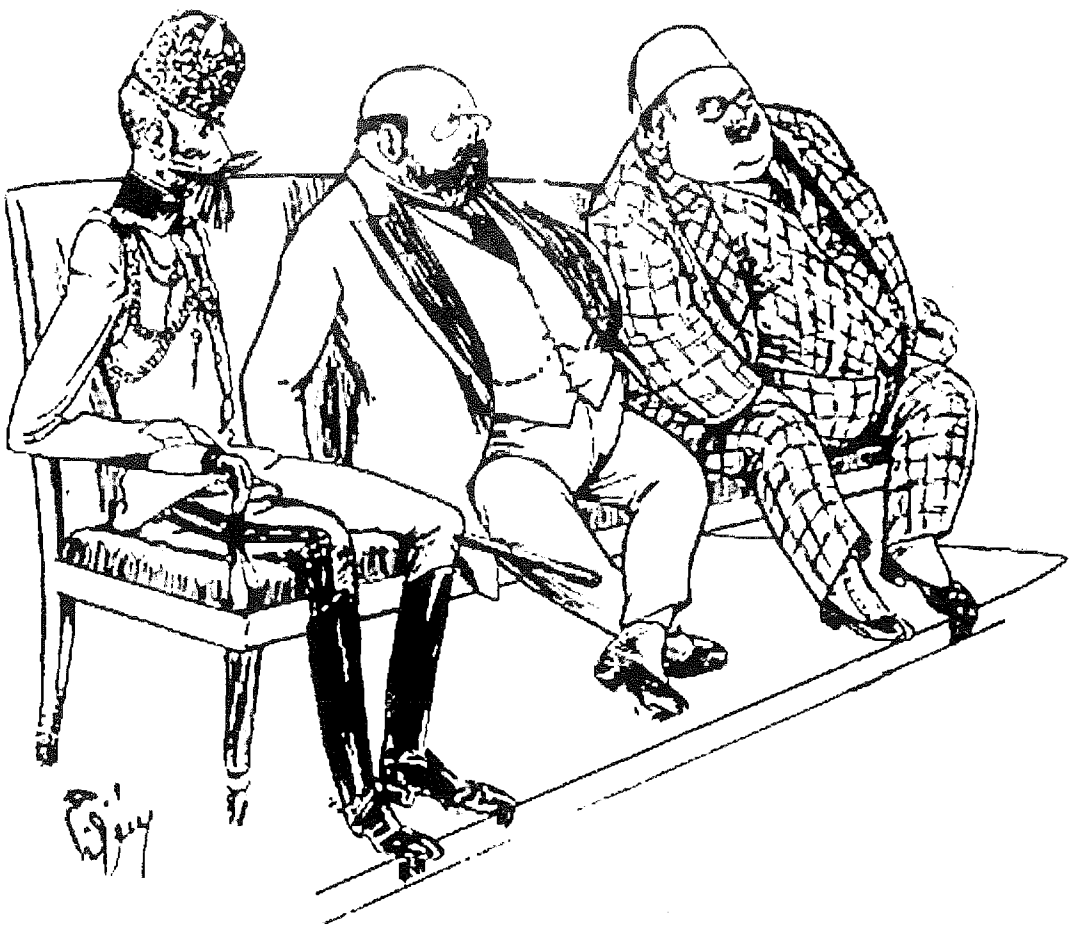
İkinci ana başlık Basra Körfezi bölgesindeki sorunlarla ilgiliydi. İngilizler bir kez daha Osmanlı hâkimiyetini tanıyacakları en güney nokta olarak Uceyr'i gösteriyorlardı. Osmanlılar Katar yarımadası üzerindeki iddialarından kesinlikle vazgeçmeliydi. Kuveyt üzerine de bilinen iddialar tekrar ediliyordu. Basra Körfezi'nde şamandıralama, deniz feneri kullanma gibi düzenlemelerle güvenlik ve karantina işlemlerinin İngilizlerce sürdürülmesi kabul edilmeliydi. Bu kez Muhammara bölgesinde Osmanlı-İran sınırının belirlenmesi de İngiltere'nin taleplerine eklenmişti. Bu yeni talebin ardında bölgenin petrol zenginliklerinin farkına varılmış olması yatıyordu. Üçüncü başlık gümrük vergilerinin artırılmasının onaylanması ile ilgiliydi ve her zaman olduğu gibi ancak verilen koşullar yerine getirilirse Osmanlı'nın bu talebinin kabul edileceği belirtiliyordu.[91] İngilizlerin yaptığı bu öneri paketi artık Osmanlılarla İngilizlerin resmi müzakerelere başlaması için altyapı oluşturacak ve uzlaşma da birazdan görüleceği üzere bu çerçevede gerçekleşecekti. Ancak Balkan Savaşları nedeniyle Osmanlı yönetiminin tüm önceliklerinin değişmesi, sürecin bir yıl kadar uzamasına neden olmuştu. İngiliz yönetimi de zor durumda bulunan Osmanlı hükümetine bu konuda baskı yapamıyordu.

Hariciye nazırı, yönetimin Balkan Savaşları biter bitmez İngilizlerle kalıcı bir anlaşmaya varmak istediğini Lowther'a söylemişti.[92]

Anlaşma metinlerinin irdelenmesi

1912 yılının sonunda 1. Balkan Savaşı'nı bitirmek için Londra'ya giden delegeler arasında Trablusgarp'ın işgali üzerine istifa etmiş bulunan Sadrazam İbrahim Hakkı Paşa da bulunmaktaydı. Bu kez görevi İngilizlerin yukarda özetlenen son teklifleri çerçevesinde Bağdat Demiryolu ve Basra Körfezi sorunlarını müzakere edip bir neticeye bağlamakti.[93] Karşılıklı pazarlıklar sonucu söz konusu taslak üzerinde kimi değişiklikler yapılarak nihayet 3 Mayıs 1913 tarihinde *ad referendum* taslağa ulaşıldı.[94]

Sonuç olarak 12 Ağustos 1913 tarihinde Bağdat Demiryolu'yla ilgili sorunlar üzerinde bir uzlaşmaya varılarak anlaşma Hakkı Paşa ve Alwyn Parker tarafından imzalandı. Bu anlaşma 12 maddeden oluşuyordu ve sonunda Osmanlı hükümetinin açıkladığı bir deklarasyonla bitiyordu. Osmanlı yönetimi bu deklarasyonda Bağdat Demiryolu Şirketi'nin 1903 sözleşmesiyle sahip olduğu demiryolunu Basra'nın ötesine uzatma hakkından vazgeçtiğini ilan ediyordu. İlk sekiz madde İngi-



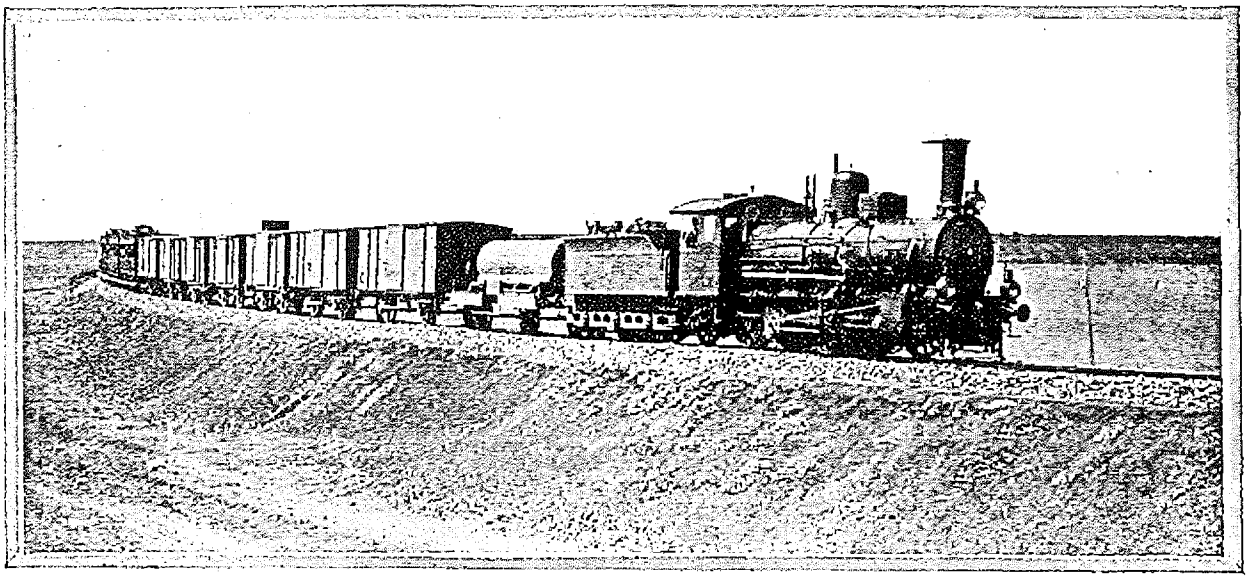
Dönemin ünlü karikatüristi Cem'in çizgileriyle, Trablusgarp'ın işgali üzerine istifa eden ve Londra'ya Bağdat Demiryolu görüşmeleri için gönderilen Sadrazam İbrahim Hakkı Paşa, solunda Mahmut Şevket Paşa, sağında Halil Menteşe ile.

lizlerin baştan beri önemle üzerinde durdukları İngiliz ticaretine eşit muamele yapılmasıyla ilgili Osmanlı yönetiminin verdiği güvencelerle ilgiliydi. Bu duruma şaşmamak gerekir, zira Tevfik Paşa'nın vurguladığı gibi İngiliz mallarına farklı tarifeler uygulanacağı tehlikesi, "İngilizlerce o kadar kökleşmiş bir fikr-i sabitti ki bu fikri hiçbir delil ve bürhan onların zihninden çıkaramaz"dı.[95] Bu konuda verilen güvenceler tüm Bağdat demiryolu hatları, hatta gelecekte Bağdat demiryoluna bağlanacak olası hatlar için geçerliydi. Bir sonraki madde uyarınca Osmanlı yönetimi Bağdat Demiryolu Şirketi'ni yönetim kurulunda iki İngiliz'in yer alması konusunda ikna etmeye söz veriyordu. Eğer Bağdat-Basra hattını yeni bir şirket inşa edecek olursa aynı koşul bu şirket için de geçerli olacaktı. Söz konusu İngiliz yöneticilerin atanmasında İngiliz hükümetinin onay hakkı bulunacaktı. Onuncu madde ise İngiliz ve Osmanlı yönetimlerinin uzlaşma sağlayamaması halinde demiryolunun Basra'dan Körfez'e uzatılamayacağını belirliyordu. Eğer bu anlaşmanın yorumunda taraflar arasında farklılıklar olursa sorunun Lahey Adalet Divanı'nda çözülmesi kararlaştırılmıştı (11. madde). Nihayet son madde anlaşmanın üç ay içinde ilgili hükümetlerce onaylanması gerektiğini belirliyordu.[96]

Dikkat edilirse, bu sözleşmede daha önceki notalarda yer alan Şattülarap'ta gemi trafiği ile Mezopotamya nehirlerinde seyrüseferin düzenlenmesi konuları yer almamaktadır. Bu sorunlar aslında aynı bütünün parçaları olmakla beraber birbirlerinden ayrı anlaşmalarda yer almaları daha uygun görülmüştü. Bu sorunları müzakere sürecine Şattülarap'ta yaklaşık 50 yıldan beri aydınlatma, şamandıralama, deniz feneri kurma gibi faaliyetleri yürütmekte olan İngilizler getirmişti, zira Jön Türkler iktidara geldikten sonra bu hakları kendilerinin kullanmaları gerektiğini ileri sürmeye başlamışlardı.[97] Şattülarap ile ilgili bu sorunlar üzerine İngiliz Dışişleri yine India Office ve Board of Trade'e danışarak bir taslak hazırlamış ve bu taslağı 18 Temmuz 1912 tarihli memorandumun bir parçası olarak Osmanlılara iletmişlerdi. Hakkı Paşa'nın Londra'da müzakere ettiği konulardan biri bu olmuş ve son taslak üzerinden yapılan pazarlıklar sonucu bir uzlaşmaya varılarak 6 Mayıs 1913 tarihinde oluşturulmuş olan metin Hakkı Paşa ve Arthur Hirtzel tarafından parafe edilmişti.[98] Nihayet bazı küçük değişikliklerle nihai metin Edward Grey ve Hakkı Paşa tarafından 29 Temmuz 1913 tarihinde imzalanmıştı.[99]

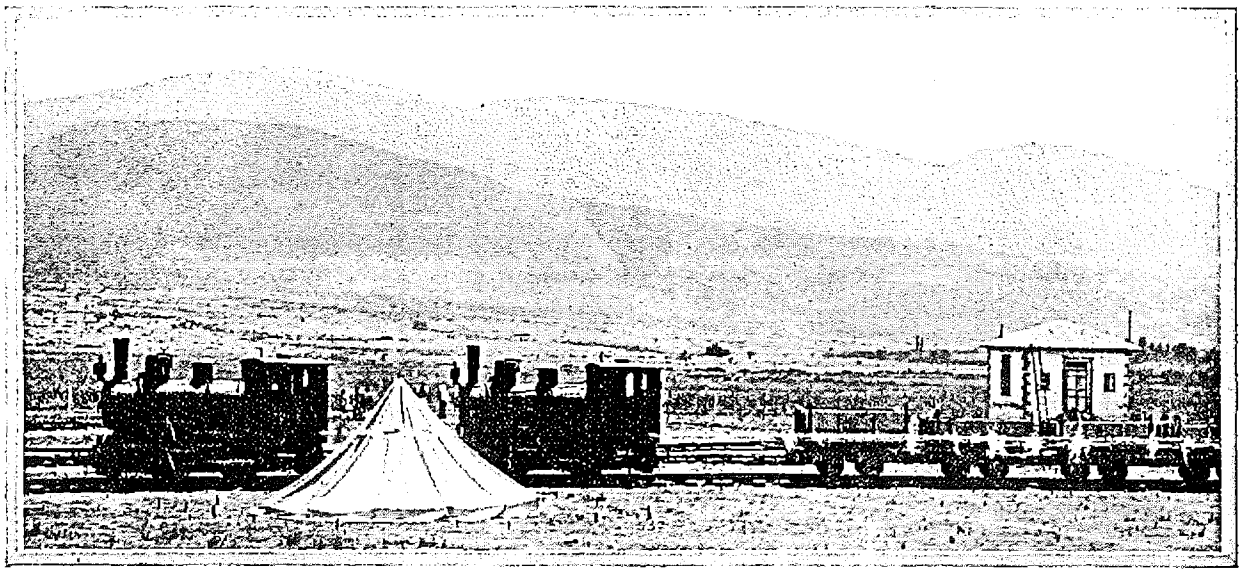
Yirmi bir maddeden oluşan bu nihai anlaşma metni Şattülarap üzerine Osmanlılar ve İngilizler arasında sorun olan tüm konulara detaylı çözümler getiriyordu. Şattülarap gemi trafiğinde açık kapı ilkesi geçerli olacaktı. Hangi milliyetten olursa olsun her türlü gemi için eşit uygulanacak vergi ve resimler, Şattülarap'ın gemi trafiğine elverişli bir halde tutulması ve navigasyon koşullarının iyileştirilmesi için kullanılacaktı. Hangi milliyetten olursa olsun tüm tacirler eşit muamele görecekti. Kurulacak komisyon Babıâli'nin istediği gibi Osmanlı niteliğinde olacak ve Osmanlı yönetiminin atadığı iki üyeden oluşacaktı. Ancak bu üyelerin biri, İngiliz hükümetinin vereceği aday listesinden seçilecek bir İngiliz vatandaşı olacaktı. Bunun dışında başmühendislik ve servis müfettişliği görevlerini Osmanlı yönetiminin atayacağı İngiliz vatandaşları yürütecekti.

Şattülarap'ın gemi işletmeciliği açısından koşullarının geliştirilmesinden bu komisyon sorumlu olacaktı. Tüm pilotaj, şamandıralama, aydınlatma faaliyetleri ve rıhtım, iskele ve dokların yönetimi komisyonun görevleri arasındaydı. Basra limanı yapıldığında komisyon normalde Osmanlı Devleti'ne ait olan haklara da sahip olacaktı. Söz konusu



A French Train from Tripoli Carrying German Material for the Bagdad Line

"Bağdat Demiryolu Avrupa'yı Filistin ve Mezopotamya'ya Bağlıyor" başlığıyla The Sphere *adlı Amerikan gazetesinde yayımlanan, Bağdat Demiryolu inşa çalışmalarını sergileyen fotoğraflardan oluşan bir kolaj (1913).*



The Branch Line from Alexandretta Joining the Main Line at Osmanieh

komisyona bu limanın maliyetlerini karşılamak üzere geçiş resimleri koyma yetkisi verilmişti. Tüm gelir ve giderleri yönetme hakkı komisyona aitti. Ancak komisyon bu finansal işlemleri yıllık olarak yayınlamak zorundaydı. Ayrıca komisyon Şattülarap'ta gemi trafiğini düzenlemek için Osmanlı yasal mevzuatına uyumlu olmak kaydıyla tüzük ve yönetmelikler hazırlayarak bunları yürürlüğe koyabilirdi. Anlaşma metni komisyon ile Osmanlı yönetimi arasındaki ilişkileri de düzenliyordu. Önemle altı çizilen bir husus komisyonun yerel otoritelerle kesinlikle muhatap olmayarak her türlü uygulamada doğrudan merkezi hükümetle ilişkisini sürdüreceğiydi. Eğer komisyonun işlevlerini sürdürmek için araziye gereksinimi olursa bu konuda Osmanlı yönetiminin desteğini alacaktı. Ayrıca Babıâli, komisyonu finansal açıdan da destekleyecek, gelirlerin giderleri karşılamada yeterli olmadığı zamanlarda açığı kapatmak için devreye girecekti. Eğer komisyonun İngiliz ve Osmanlı üyeleri bu süreçte herhangi bir konuda anlaşamazlarsa bir bilirkişiye danışılacak ve onun görüşleri komisyon tarafından kabul edilecekti. Nihayet 21. madde, bu anlaşmanın imzalanmasından itibaren geçerli olmak üzere 60 yıl yürürlükte kalacağını belirliyordu.[100]

Bu anlaşmanın ekler bölümünde Basra Körfezi şeyhlikleri sorunu ile ilgili olarak yapılan anlaşmada ise İngiltere; Kuveyt, Bahreyn ve Katar yarımadası ile ilgili olarak hemen hemen tüm istediklerini elde ediyordu. Kuveyt görünüşte Osmanlı toprağı olarak kalmaya devam ediyor ancak egemenlik haklarının İngiltere'de olduğu taraflarca net bir biçimde kabul ediliyordu. O kadar ki bu bölümde yer alan gizli deklarasyonda Osmanlı askeri ve sivil görevlilerinin Kuveyt ve Katar şeyhlikleri sınırlarını en kısa sürede terk edeceği belirtilmişti. Zaten Katar ve Bahreyn resmen bağımsız şeyhlikler haline gelmişlerdi. Ancak tahmin edileceği gibi bağımsızlıkları da aslında görünüşteydi, fiilen birer İngiliz nüfuz bölgesi haline dönüşmüşlerdi.[101]

Sadrazam Mahmut Şevket Paşa'nın anılarına bakıldığında daha görüşmeler sürerken, paşanın bu şeyhlikler konusunda İngiliz baskıları karşısında teslim olduğu anlaşılıyor. Paşa 1 Mart 1913 tarihinde Hariciye Nazırı Said Halim Paşa ve Nezaret hukuk müşaviri Reşid Bey ile Kuveyt konusunda üç saat süren uzun bir toplantı yapmış,[102] 11 Mart'ta konu hükümet toplantısında görüşülmüştü. Toplantının tutanağında kabinenin bu konudaki İngiliz baskıları karşısında artık direnemediği ya da direnme hakkını başka bölümlerde kullanabilmek için direnmemeye karar verdiği usturuplu bir şekilde ifade edilmişti.[103] Sadrazam, anılarında bu şeyhlikleri İngiliz himayesine bırakmaya karar verdiğini, ancak Şûra-yı Devlet Reisi Said Paşa'nın bu gibi toprak terk edilmesi kararlarının hükümetin yetkisi dışında olup, Mebusan Meclisi'nce verilebileceği görüşünü dile getirdiğini belirtiyor. Ancak Şevket Paşa, İngiltere'nin bile parlamentoya danışmaksızın bu gibi kararlar aldığı yanıtıyla kararlılığını ve "demokrasi" anlayışını göstermişti. İlginç olan, bu kararı alırken bu bölgelerin değeri konusunda herhangi bir fikrinin olmadığının kendi anılarından çok net bir biçimde anlaşılmasıdır. "Kuveyt ve Katar gibi çölden ibaret iki kaza yüzünden İngiltere ile itilaf çıkaramayız. Bu ehemmiyetsiz topraklardan ne gibi faydamız olabilir? Kuveyt ve Katar'ı İngiltere'ye bırakmaya ve zengin Irak vilayetimizle uğraşmaya karar verdim."[104] Paşanın bilmediği, o dönemde bu şeyhlikler üzerinde kıyasıya petrol pazarlıklarının çoktan başlamış olduğuydu.

Bu anlaşma sürecinden ve anlaşmanın imzalanmasından hem Almanlar, hem de Fransız ve Ruslar haberdar edilmişti. Zira

anlaşmanın bazı maddeleri kapitülasyonlar nedeniyle onların da onayını gerektiriyordu. Fransa herhangi bir zorluk çıkarmazken Almanya ile Bağdat Demiryolu müzakereleri süreci sonunda uzlaşmaya varılacaktı. Grey'in tüm süreç konusunda Rus yöneticilerini titizlikle haberdar etmiş olmasına rağmen, yine sorun yaratan Rusya olmuştu. Ruslar, Osmanlı-İngiliz anlaşmasının Basra Körfezi'ndeki siyasi durumu İngiltere lehine değiştireceğini iddia ederek, bir Rus vatandaşının Şattülarap komisyonunda yer almasını talep etmişlerdi. İngilizler yine güç bela Rusları ikna etmeyi başardılar. Osmanlıların onların önerisini kabul etmelerinin imkânsız olduğu gerekçesinin yanı sıra, Körfez'deki ticari kapasiteleri Ruslardan altı kez daha fazla olan Almanların bile komisyona dahil olmak gibi bir istek ileri sürmediklerini vurguladılar.[105] Nihayet 7 Ağustos 1913 tarihinde Rus yönetimi eğer herhangi bir ülkenin vatandaşı komisyonda temsil edilirse kendilerinin de temsil edilmesi koşuluyla anlaşmayı onayladığını bildirdi.[106] Böylelikle Ağustos 1913 itibariyle Almanlarla yapılacak müzakereler dışında, Osmanlı ve İngilizler arasındaki Dicle ve Fırat nehir işletmeciliği hariç tüm sorunlar konusunda kalıcı bir çözüme ulaşılmıştı.

Mahmut Şevket Paşa'nın Simon Agopyan imzalı tablosu.

Dicle ve Fırat nehirlerinde gemi işletmeciliği sorunu da yukarıda gördüğümüz gibi İngilizlerin 18 Temmuz 1912 tarihli notasıyla Bağdat Demiryolu sorununa dahil olmuştu. İngilizler bu öneri paketlerinde Dicle nehrinde kendilerine ait üç yeni buharlı geminin işletilmesini talep etmişlerdi. Bilindiği gibi Lynch kardeşlere ait Dicle ve Fırat Navigasyon Şirketi yarım yüzyıldan fazla bir süredir bu nehirlerde gemi işletmeciliği hakkını muhafaza ediyordu. Jön Türkler iktidara geldiğinde Lynch şirketi gemi sayısını artırmak için ilk girişiminde bulunmuş, ancak ilgili bölümde aktardığımız siyasi atmosferde İttihatçılar bu girişime olumlu gözle bakmayarak reddetmişlerdi.

Hakkı Paşa Bağdat Demiryolu müzakerelerini sürdürmek için Londra'ya gittikten kısa bir süre sonra 26 Şubat 1913 tarihinde kendisine Dicle ve Fırat nehirlerindeki İngiliz talepleri üzerine bir nota verilmişti. Bu notada Mezopotamya nehirlerinde navigasyon sorununa tarihsel bir perspektifle yaklaşılıyor ve analiz edilen bu sürecin sonunda İngilizlerin Dicle ve Fırat nehirlerinde hem tarihsel hem de hukuksal temelde sınırsız bir biçimde gemi işletmeciliği haklarının olduğu savunuluyor, Osmanlıların buna karşı çıkmayacaklarının umulduğu belirtiliyordu.[107] Hakkı Paşa'nın talebi üzerine 9 Mayıs'ta İngiliz Dışişleri bu konudaki isteklerini

ayrıntılandırmıştı. Hakkı Paşa'ya İngilizler başlıca üç alternatif sunmuşlarsa da, asıl tercihlerinin Osmanlı-İngiliz ortaklığında yeni bir şirkete imtiyaz verilmesi olduğunu açıkça hissettirmişlerdi. Bu alternatife göre Lynch şirketi var olan konumunu devam ettirecek, ancak yeni kurulacak şirket tümüyle ayrıcalıklı haklara sahip olacaktı. Hakkı Paşa'nın müzakerelerde Osmanlı hükümetinin 11 Mart 1913 tarihli toplantısında almış olduğu karar doğrultusunda söz konusu şirketin Osmanlı, İngiliz ve Alman sermayeleriyle oluşturulmasını önermiş olduğu anlaşılıyor. Bu öneriye göre üçte biri Osmanlı hükümetinin, üçte biri Deutsche Bank'ın ve kalanı da Lynch şirketinin katılımıyla ve tekel olmamak kaydıyla bir Osmanlı anonim şirketi kurulacak ve Lynch kardeşlerin sahibi olduğu İdare-i Nehriye Şirketi faaliyetine devam edecekti.[108] Ancak İngilizler sadece kendilerinin ve Osmanlıların yarı yarıya ortak olarak bu şirketi kurmaları konusunda ısrar etmişlerdi.[109] Şirketin yönetim kurulu başkanlığı dönüşümlü olarak gerçekleştirilecekti.[110]

Hakkı Paşa ve İngiliz uzmanların katıldıkları müzakereler sonucunda hazırlanan ve Dicle ile Fırat nehirlerindeki navigasyon haklarını içeren deklarasyon nihayet Hakkı Paşa tarafından imzalanarak, 29 Temmuz 1913 tarihli İngiliz-Türk nihai anlaşmasına eklenmişti. Bu ek belgeyle Osmanlı yönetimi söz konusu nehirlerde gemi işletmeciliği yapmak üzere yeni kurulacak şirket konusunda İngiliz taleplerini kabul etmişti. İmtiyaz İngilizlerin istediği gibi sadece Osmanlı ve İngilizlerin eşit haklarla ortak oldukları bir Osmanlı şirketine verilecekti. Yönetim kurulunda da İngilizler ve Osmanlılar eşit üyeye sahip olacaklardı. Şirketin başkanı Osmanlı uyruğundan olurken yönetim kurulu başkanlığını İngiliz üyelerden biri yürütecekti. Gerek başkanın gerekse yönetim kurulu başkanının veto yetkileri bulunacaktı.[111]

Söz konusu şirketin Dicle ve Fırat nehirlerinde işletecekleri gemi sayısı konusunda herhangi bir sınırlama getirilmemişti. İmtiyazın süresi en az 60 yıl olacağı gibi bu sürenin dolmasından itibaren onar yıllık süreler halinde uzatılması mümkün kılınmıştı. Ayrıcalık sahipleri belli sınırlamalar dahilinde bu nehirlerdeki faaliyetlerinde tekel haklarına sahip olacaklardı. Sözleşme süresi dolduktan sonra da imtiyaz sahibi şirket faaliyetlerini bu kez tekel hakları olmaksızın sürdürebilecekti.

Deklarasyonda belirtilen istisnalardan biri 1903 sözleşmesiyle Bağdat Demiryolu Şirketi'ne tanınan inşaat malzemelerinin nehir taşımacılığı ile inşaat alanına getirilmesi hakkıydı. Anlaşılacağı üzere Bağdat Demiryolu Kumpanyası bu hakkını muhafaza edecekti. Bunun dışında Lynch Şirketi de sahip olduğu İngiliz bayrağı taşıyan iki gemi ile söz konusu nehirlerdeki ve Şattülarap'taki faaliyetlerini sürdürecekti. Eskiden olduğu gibi bu gemilerden biri sefere çıkamayacak durumda olduğunda üçüncü bir gemiye taşımacılık izni veriliyordu. Ayrıca şirketin seyrüsefer süresince Osmanlı bayrağı taşımak kaydıyla üçüncü bir gemiyi çalıştırmasına da izin veriliyordu.

İngiliz yönetiminin yeni şirkette imtiyaz sahibi olmasına karar verdiği işadamı Lord Inchcape idi. Lord çok yönlü ticari faaliyetleri olan ve özellikle gemicilik ile petrol konularında güç sahibi bir kapitalistti. Ortağı olduğu önemli şirketler arasında çalışmamızda sık sık adı geçen Peninsular and Oriental ile British India Steamship Navigation Company sayılabilir. Zaten Dicle ve Fırat nehirlerinde imtiyaz sahibi olacak bu yeni şirket üzerine görüşmeler genellikle Hakkı Paşa, Alwyn Parker ve Lord Inchcape tarafından ve genellikle lordun evinde sürdürülmüştü. 12 Ağustos tarihinde Hakkı Paşa ile lord arasında bir taslak anlaşma parafe edilmişti. Bun-

İngiltere'nin güçlü iş adamlarından Lord Inchcape'in bir tablosu.

dan sonraki yaklaşık dört ay boyunca, kimi zaman kopma noktasına gelecek kadar gerginleşen müzakerelerin ardından, 12 Aralık 1913 tarihinde Hakkı Paşa ve Lord Inchcape tarafından nihai sözleşme imzalanmıştı.[112] Bu sözleşmenin 29 Temmuz anlaşmasına eklenen deklarasyonun teknik ayrıntılarla netleştirilmiş hali olduğunu söyleyebiliriz. Diğerlerinde olduğu gibi Dicle ve Fırat nehir ulaşımı üzerine Osmanlı-İngiliz anlaşmasının uygulanabilmesi için de bu anlaşmanın Almanlarla yapılacak anlaşmalarla uyumlu hale getirilmesi gerekiyordu. Nitekim Alman *Vossische Zeitung* Osmanlı-İngiliz anlaşmasının padişahın onayına sunulduğu haberini verirken, görüşmelerin Almanların bilgisi dahilinde sürdüğünü ve bu anlaşmayı tamamlayacak bir Alman-İngiliz anlaşmasının da sevindirici olacağını belirtiyordu.[113] Bu arada bölge halkının nehir ulaşımının Lord Inchcape'e verilmesi nedeniyle ziraat için gerekli su kaynaklarının azalacağı konusunda kaygılandıkları ve bu kaygılarını dilekçelerle yönetime aktardıklarını belirtelim.[114]

Görüldüğü gibi 1913 yılı tamamlanmadan hem doğrudan Bağdat Demiryolu sorunları, hem Şattülarap hem de nehir taşımacılığı konularında Osmanlılar ile İngilizler kalıcı bir anlaşmaya varabilmişlerdi. Bu durumda artık İngilizlerin Osmanlı gümrük vergilerinin %11'den 15'e çıkarılmasına onay vermemesi için bir neden kalmamıştı. Doğal olarak İngilizler bu artışı kabul ederken anlaşmanın Almanya tarafından onaylanmasını şart koşmuşlardı. Diğer bir koşulları da Osmanlı yönetiminin Mısır üzerindeki borçlanma vetosunu kaldırmasıydı.[115] Nitekim Osmanlı hükümeti bu vetoyu İngilizlerin istekleri doğrultusunda ekim ayında kaldırmıştır.[116] Anlaşma sürecinin bütünü analiz edilirse İngilizler Mezopotamya ve Şattülarap sorunlarında istediklerini elde ederken, baştan beri savunageldikleri Bağdat demiryolunun son bölümünü kontrol etme amaçlarından tümüyle vazgeçmişlerdi. Osmanlı Devleti'nin gerek siyasi, gerek askeri gerekse ekonomik bağlamda en zor günlerini yaşadığı bu dönemde İngiltere'nin neden bu tavizi verdiği sorulabilir. Bu sorunun yanıtı daha genel bir çerçevede bulunabilir. Bölgesel açıdan bakılacak olursa İngiltere için en önemli konu Basra Körfezi'ndeki konumunu mümkünse güçlenerek sürdürmekti.[117] Osmanlıların İngiltere'nin Bağdat Demiryolu terminusunu kontrol etmesini kabul etmeyecekleri belli olduğuna göre, Körfez'deki konumlarını kabul ettirmenin başka yollarını bulmaları gerekiyordu ki bu genel çerçevede amaçlarına ulaşmış oldukları söylenebilir. Zira demiryoluna katılımdan vazgeçmenin karşılığında,

Basra Körfezi kıyılarında ayaklarını sağlam basarak söz konusu bölgedeki hem ticari hem de stratejik konumlarını garantiye almışlardı. Hem kıyı bölgesindeki şeyhlikler üzerindeki nüfuzlarını Osmanlılara kabul ettirerek, hem Dicle ve Fırat'ta 1903 sözleşmesiyle Almanlara tanınan tekel haklarını yeniden elde ederek ve hem de Şattülarap komisyonu yoluyla Basra'dan Körfez'e çıkış yolunu denetim altında tutarak önemli kazanımlar elde etmişlerdi. Üstelik Bağdat Demiryolu Şirketi'ne iki yönetim kurulu üyesi sokarak kendilerine farklı tarife uygulanmasını önlemiş oluyorlardı. İlle de Bağdat demiryolunun Bağdat-Basra Körfezi bölümünü kontrol yoluyla elde etmekte ısrar etselerdi, kilitlenen müzakereleri açma olasılıkları ortadan kalkabilir ve bölgedeki konumları tehlikeye girebilirdi. Daha 1912 yılında Grey'in bir raporunda bu yeni strateji net biçimde ortaya konmuştu. Terminus Basra'da sona erdiği ve Osmanlı yönetimi İngiltere'nin bölgedeki diğer taleplerini karşıladığı müddetçe demiryolunu kimin inşa edeceğinin önemi ortadan kalkıyor, deniyordu.[118]

Fotoğrafa bölgesel değil de Avrupa dengesi bağlamında bakılırsa durum daha da netleşir. İlişkilerin gerildikçe gerildiği bu dönemde olası bir savaşın engellenmesi açısından İngiltere ile Almanya arasında bazı yumuşamalar olması gerekiyordu. Bu gerginliğin önemli nedenlerinden biri olan donanma sorununda bir uzlaşma ufukta görünmüyordu. Almanya'nın kendini kıta Avrupası'nda rahatlatacak genel bir siyasi anlaşma arayışı üçlü itilafı hiçbir şekilde tehlikeye atmak istemeyen İngiltere tarafından reddedilmişti. Belki Bağdat Demiryolu sorununda bir uzlaşma gerçekleşebilirse uluslararası ortamda bir ölçüde de olsa gerginlik azaltılabilirdi.

1 "The Bagdad Railway", *Manchester Guardian*, 14 Mart 1911; *B.O.A.*, HR. SYS, 109/36.
2 Goschen'den Grey'e, Berlin 10 Mart 1911, *B.D.*, Volume 10/2, No. 20, s. 31.
3 "Germany and Sir Edward Grey's Speech', *Times*, 15 Mart 1911, *B.O.A.*, HR. SYS, 109/36.
4 Kiderlen'den Marschall'a, 10.3.1911, Berlin, *G.D.D.*, Vol. 3, XXVII. 682, s. 377.
5 Marschall'dan Dışişleri'ne, 11.3.1911, Constantinople, *G.D.D.*, Vol. 3, XXVII. 682, s. 377, 378.
6 *B.O.A.*, HR. SYS, 110/1, "der Ausbau der Bagdadbahn and die Maechte", *Neue Freie Presse*, 20 Mart 1911.
7 Pallavicini'den Berchtold'a 8.10.1913 tarihli rapor, *Staatsarchiv Wien*, Ad. Registratur, F 19/18.
8 *B.O.A.*, HR. SYS, 95/32. "Bagdad Railway, Efect of the New Agreements", *The Times*, 23 Mart 1911.
9 Cevat Bey'den Hariciye Nezareti'ne, Londra, 7 Mart 1911, *B.O.A.*, HR. SYS, 109/29.
10 "Our Relations with Turkey", *The Morning Post*, 9.3.1911, *B.O.A.*, HR. SYS, 109/31.
11 *B.O.A.*, HR. SYS, 110/1, Fremdenblatt 22 Mart 1911. Avusturya'nın İstanbul Büyükelçisi de görüşmelerin başlamasının nedenini hattın son bölümünün iadesi olarak gösteriyor. Ritter von Roewenthal'dan Grafen Berchtold'a 5.11.1913, Konstantinopel, *Staatsarchiv Wien*, Ad. Registratur F 19/32.
12 *B.O.A.*, HR. SYS, 95/25, *Times of India*, 13 Ocak 1911.
13 *B.O.A.*, HR. SYS, 110/20, *Times of India*, 24 Mart 1911.
14 *B.O.A.*, HR. SYS, 110/20, "Bagdad Railway in Parliament", *Times of India*, 25 Mart 1911.
15 Tevfik Paşa'dan Hariciye Nezareti'ne, Londra, 24 Mart 1911, *B.O.A.*, HR. SYS, 109/40.
16 Cevat Bey'den Hariciye Nezareti'ne, Londra, 1 Nisan 1911, *B.O.A.*, HR. SYS, 110/3.
17 Ernst Jaeckh, "Die neuen Bagdadbahn Vertraege", *Die Hilfe*, Nr. 21, 22 Mai 1913, s. 124, 125.
18 Ernst Jaeckh, "Die deutsch–englische Verstaendigung", *Die Hilfe*, Nr. 46, 13 Kasım 1913, s. 724.
19 Cevat Bey'den Hariciye Nezareti'ne, Londra, 13 Mart 1911, *B.O.A.*, HR. SYS, 109/33.
20 Tevfik Paşa'dan Hariciye Nezareti'ne, 13 Ocak 1911, *B.O.A.*, HR. SYS, 110/13.
21 Tevfik Paşa'dan Hariciye Nezareti'ne, 23 Şubat 1911, *B.O.A.*, HR. SYS, 110/24.

22 Tevfik Paşa'dan Hariciye Nezareti'ne, 3 Mart 1911, *B.O.A.*, HR. SYS, 109/26.

23 Lowther'dan Grey'e, Pera, 14 Şubat 1911, *B.D.*, Volume 10/2, No. 12, s. 22; *B.O.A.*, HR. SYS, 110/25.

24 Marschall'dan Dışişleri'ne, 10.2.1911, Constantinople, *G.D.D.*, Vol. 3, XXVII. 670, s. 375.

25 Memorandum comminicated to Sir G. Lowther by Rifaat Pasha, Pera, 1 Mart 1911, *B.D.*, Volume 10/2, No. 15, s. 25, 26.

26 *B.O.A.*, HR. SYS, 109/38; "The Bagdad Railway", *The Times*, 17 Mart 1911.

27 *B.O.A.*, HR. SYS, 109/43.

28 *B.O.A.*, HR. SYS, 109/43, "Riddle of the Gulf, A Timely Question for Lord Curzon, What is Kuveyt?", *The Daily Graphic*, 22 Mart 1911.

29 Grey'den Lowther'a, Foreign Office, 9 Mart 1911, *B.D.*, Volume 10/2, No. 18, s. 29. İngilizlerin, Bağdat Demiryolu, Basra Körfezi ve Mısır borçlanma vetosu konularında bir uzlaşmaya varmadan gümrük artışına onay vermeme konusundaki kararlılıklarının Osmanlı yöneticilerince bilindiği kendi aralarındaki yazışmalardan anlaşılıyor. Bkz. *B.O.A.*, HR. SYS, 110/33.

30 Lowther'dan Grey'e, Constantinople, 22 Mart 1911, *B.D.*, Volume 10/2, No. 23, s. 34, 35.

31 *B.O.A.*, HR. SYS, 95/25, "Why Help the Bagdad Railway", *Times of India*, 1 Mayıs 1911.

32 *B.O.A.*, HR. SYS, 95/25, "Britain and the Bagdad Railway", *Times of India*, 18 Ağustos 1911.

33 Meissner'in Osmanlı demiryolu tarihindeki önemi için, bkz. s. 396-398.

34 *B.O.A.*, HR. SYS, 95/25, "Our Baghdad Letter, Advent of Critical Times", *Times of India*, 16 Ağustos 1911.

35 "The German in Asia Minor", *Times of India*, 28.6.1901; *Pol. Archiv*, Türkei 152, Nr. 353.

36 Alwyn Parker, "The Bagdad Railway Negotiation", *Quarterly Review*, No. 453, Ekim 1917, s. 487. Curzon da 1911 Mart'ında Lordlar Kamarası'ndaki konuşmasında Körfez'de herhangi bir rakip gücün gelişmesine izin vermemeyi İngiliz politikasının temel ilkesi ilan etmişti, bkz. Marian Kent, "Great Britain and the End of the Ottoman Empire 1900-23", *The Great Powers and the End of the Ottoman Empire*, ed. M. Kent, Londra, 1984, s. 173.

37 Lowther'dan Grey'e, Constantinople, 22 Mart 1911, *B.D.*, Volume 10/2, No. 23, raporun eki (minutes), s. 36.

38 *B.O.A.*, HR. SYS, 110/4, "Turkish Proposols to England", *The Daily Telegraph*, 4 Nisan 1911.

39 Memorandum comminicated to Lowther by Rifaat Pasha, ek (minutes) s. 26-28.

40 Daha Sonra Tevfik Paşa da İngiltere ile aralarındaki müzakerelerle ilgili İngiltere aleyhine yayın yapılmaması konusunda Hariciye Nazırı Asım Bey'i uyaracaktı. Tevfik Paşa'dan Asım Bey'e 9 Mayıs 1912 tarihli telgraf, *B.O.A.*, HR. SYS, 111/7.

41 Chiroll 1903 yılında yayımlanan kitabında hükümetin Bağdat Demiryolu'na destek olma girişiminden caymasına şükrediyor, demiryolunun İran-Hanikin bağlantısı dahil Mezopotamya bölümünün kendilerine bırakılmasını öneriyordu. Valentine Chirol, *The Middle Eastern Question or some political Problems of Indian Defence*, Londra, 1903, s. 227-229.

42 Cevat Bey'den Hariciye Nezareti'ne, Londra, 15 Nisan 1911, *B.O.A.*, HR. SYS, 110/10.

43 Tevfik Paşa'dan Hariciye Nezareti'ne, Londra, 7 Ağustos ve 26 Temmuz 1911, *B.O.A.*, HR. SYS, 96/1.

44 Londra Sefareti'nden Hariciye Nezareti'ne 7 Ağustos 1911 Tarihli ve 540 Numaralı Tahrirata Ek, *B.O.A.*, HR. SYS, 95/37.

45 Tevfik Paşa'dan Hariciye Nezareti'ne, Londra, 9 Temmuz 1911, *B.O.A.*, HR. SYS, 96/1.

46 Hariciye Nezareti'ne 12 Ağustos 1911 Tarihiyle Londra Sefaret-i Seniyyesi'nden Varid Olan 522 Numaralı Tahriratın Tercümesidir", *B.O.A.*, HR. SYS, 95/37.

47 "Melfuf Makalenin Tercümesidir", *B.O.A.*, HR. SYS, 95/37.

48 Tevfik Paşa'dan Hariciye Nezareti'ne, Londra, 25 Mayıs 1911, *B.O.A.*, HR. SYS, 110/13.

49 Charadame J. A. Zahm, *From Berlin to Bagdad and Babylon*, New York, Londra, 1922, s. 151. Cheradame savaş sürerken Almanya aleyhine yazmaya devam etti. Yazara göre "Türkiye, Avusturya ve Bulgaristan Almanya'nın müttefikleri değil vassallarıydılar", A. Cheradame, *Pan-Germany, The Disease and Cure*, Boston, 1917, s. 8, 9.

50 Tevfik Paşa'dan ..., *B.O.A.*, HR. SYS, 110/13.

51 Tevfik Paşa'dan Hariciye Nezareti'ne, Londra, 3 Mart 1911, *B.O.A*, HR. SYS, 109/27.

52 H.F.B. Lynch, "The Bagdad Railway", *The Fortnightly Review*, No. 531, 1 Mart 1911, s. 381, 383.

53 H.F.B. Lynch, "The Bagdad Railway: The New Conventions", *The Fortnightly Review*, No. 533, 1 Mayıs 1911, s. 771-780.

54 Cevat Bey'den Hariciye Nezareti'ne, Londra, 2 Haziran 1911, *B.O.A.*, HR. SYS, 110/14.

55 *B.O.A.*, HR. SYS, 110/13.

56 Cevat Bey'den Hariciye Nazırı'na, *B.O.A.*, HR. SYS, 110/15.

57 *B.O.A.*, HR. SYS, 110/25.

58 *B.O.A.*, HR. SYS, 110/18.

59 Memorandum comminicated to Tewfik Pascha, Foreign Office, 29 Temmuz 1911, *B.D.*, Volume 10/2, No. 34, s. 45, 46. Metnin Osmanlıcası için bkz. "Londra Sefaret-i Seniyyesi'nin 31 Temmuz 1911 tarihli ve 524 numaralı tahrirat-ı mahremanesine melfuf vesikanın tercümesi", *B.O.A.*, HR. SYS, 110/16.

60 Adı geçen memorandum, s. 46-48. *B.O.A.*, HR. SYS, 110/16.

61 "Londra Sefaret-i Seniyye'sinden varid olan 31 Temmuz 1911 tarihli ve 524 numaralı tahrirat-ı mahremane tercümesidir", *B.O.A.*, HR. SYS, 110/16.

62 Hariciye Nezareti'ne 18 Ağustos 1911 Tarihiyle Londra Sefareti'nden Varid Olan 562 Numaralı Tahriratın Tercümesidir, *B.O.A.*, HR. SYS, 110/21.

63 Melfuf Başmakalenin Tercümesidir, *B.O.A.*, HR. SYS, 110/21. Başmakalenin orijinali için bkz. "The Middle East", *Times*, 18 Ağustos 1911.

64 Dışişleri belgelerinden Rusların da gerçekte demiryoluna ortak olmaktan çok bu hakkı bir koz olarak kullanma amacı anlaşılıyor, bkz. Dışişleri Bakanı Sasanov'dan Paris Büyükelçisi'ne, St. Petersburg, 4/17 Haziran 1912, No. 330, *D.S.I.*, Vol. II, s. 149.

65 Lowther'dan Grey'e, Constantinople, 18 Ağustos 1911, *B.D.*, Volume 10/2, No. 36, s. 50, 51.

66 "Hariciye Nezareti'ne 19 Kanunuevvel 1911 Tarihiyle Londa Sefareti'nden Varid olan 993 Numaralı ve Mahremane İşaretli Tahriratın Tercümesidir", *B.O.A.*, HR. SYS, 110/25.

67 Tevfik Paşa'dan Hariciye Nezareti'ne, *B.O.A.*, HR. SYS, 110/22.

68 Lowther'dan Grey'e, Constantinople, 26 Kasım 1911, *B.D.*, Volume 10/2, No. 38, s. 52, 53.

69 Hariciye Nezareti'ne 23 Şubat 1912 Tarihiyle Londra Sefaret-i Seniyesi'nden Varid Olan 163 Numaralı Tahrirata Melfuf "Daily Telegraph" Gazetesi Maktuasının Tercümesidir, *B.O.A.*, HR. SYS, 110/31, "Bagdad Railway, Present Position", *The Daily Telegraph*.

70 Wolfgang Korn, *Schienen für den Sultan, Die Bagdadbahn: Wilhelm II., Abenteuer und Spione*, Köln, 2009, s. 67. Ayrıca bkz. Walter Pinhas Pick, "Meissner Pasha and the construction of railways in Palestine and neighboring countries", *Ottoman Palestine* 1800-1914, ed. Gad G. Gilbar, Leiden, 1990, s. 179.

71 Wilhelm Feldmann, "Bei Meissner Pascha", *Berliner Tageblatt*, Nr. 31, 18.1.1917.

72 Herbert Pönicke, *Die Hedschas- und Bagdadbahn erbaut von Heinrich August Meissner-Pascha*, Düsseldorf 1958, s. 1, 2.

73 Pönicke, s. 9. Ayrıca bkz. Auler Pascha, "Besprechung", *AfEW*, Berlin, 1907, s. 316.

74 Pick de Meissner için benzeri görüşlere sahiptir, bkz. Walter Pick, "Der deutsche Pionier Heinrich August Meissner Pascha und seine Eisenbahnbauten im nahen Osten 1901-1917", *Jahrbuch des Instituts für Deutsche Geschichte*, 4. Band, 1975, s. 263; Auler, s. 69, 70.

75 Osman Erkin, "Demiryolu Tarihçesinden: Hicaz Demiryolu", *Demiryollar Dergisi*, Sayı 269, (1948), s. 23.

76 Eisenbahn and Komminikationsbauten, dann Kulturarbeiten in der Türkei mit Abschluss des Jahres 1909, *Staatsarchiv Wien*, Ad. Registratur, F 19/32. Pönicke, s. 16, 17.

77 Bkz. Feldmann'ın röportajı. 1918 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nu terk etmek zorunda kalan Meissner bir süre Tiran'da çalıştıktan sonra, 1924 yılında yeniden Türkiye'ye davet edildi. 1927-1933 yıllarında Anadolu Demiryolu'nda görev alan Meissner, üniversitede dersler verdi. Heinrich August Meissner, 1940 yılına kadar süren yaşamının bu son bölümünü bütünüyle Türkiye'de geçirmiştir. Bkz. Pönicke, s. 31, 32. Ayrıca bkz. Erkin, s.

23. Meissner'in ölüm haberi ve yaşamı için bkz. Dieckmann, "Dr h.c. Meissner Pascha, der Erbauer der Hedjasbahn", *Zeitung des Vereins mitteleuropaeischer Eisenbahnverwaltungen*, 1940. Meissner 1940 yılında vefat ettiğinde Walter Pick, onun için kaleme aldığı övgü dolu çalışmasında ölüm haberini şu dramatik cümleyle veriyor: "Meissner Paşa, 14 Ocak 1940 tarihinde Türkiye'nin başkentinde, doktor-mühendis ve birçok unvanın sahibi olarak öldü. Ölümünden sadece birkaç ay sonra, yapımını yaklaşık beş yıl boyunca yönettiği Bağdat Demiryolu'nun ilk treni, İstanbul'dan Bağdat'a ulaştı", Pick, s. 262.

78 Memorandum comminicated by Sir H. Babington Smith, 11 Aralık 1911, *B.D.*, Volume 10/2, No. 39, s. 53, 54.

79 Tevfik Paşa'dan Hariciye Nazırı'na, Londra, 16 Nisan 1912, *B.O.A.*, HR. SYS, 111/3.

80 Aide-Memoire comminicated by Tewfik Pasha, 15 Nisan 1912, *B.D.*, Volume 10/2, No. 47, s. 59-61; *B.O.A.*, HR. SYS, 111/20.

81 Adı geçen memorandum, ek bölümü, s. 62-65. *B.O.A.*, HR. SYS, 111/20.

82 Chapman, s. 148.

83 Hariciye Nezaret-i Celilesi'ne, *B.O.A.*, HR. SYS, 110/33.

84 Hariciye Nazırı Devletlu Asım Bey Hazretleri'ne, *B.O.A.*, HR. SYS, 110/33.

85 Joint Minute by Sir A. Hirtzel and Mr. Parker on the Turkish Gouvernment's Memorandum communicated on April 15, 1912, Foreign Office, 24 Nisan 1912, *B.D.*, Volume 10/2, No. 50, s. 67-70.

86 Adı geçen memorandum, s. 70-72.

87 Comminication to Tewfik Pasha, Foreign Office, 10 Mayıs 1912, *B.D.*, Volume 10/2, No. 51, s. 73, 74.

88 Tevfik Paşa'dan Hariciye Nezareti'ne, Londra, 11 Temmuz 1912, *B.O.A.*, HR. SYS, 111/17.

89 Grey'den Tewfik Pasha'ya, F.O., 18 Temmuz 1912, *B.D.*, Volume 10/2, No. 55, s. 76-86.

90 Adı geçen memorandum, s. 76-78.

91 Adı geçen memorandum, s. 78-80.

92 Lowther'dan Grey'e, Constantinople, 23 Aralık 1912, *B.D.*, Volume 10/2, No. 58, s. 88, 89. Bu arada yenilgiler nedeniyle Alman hatlarının Balkan Savaşlarında beklenilen askeri katkıyı yapamadığı yolunda Bağdat Demiryolu muhaliflerince yazılar yayımlanmaktaydı. Bu tezleri çürütmek amacıyla yazılan bir makale için bkz. "Die türkischen Eisenbahnen im Kriege", *Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen*, Nr. 23, (21.3.1914), s. 367. Yine Alman hatlarının yararını öne çıkaran bir diğer yazı: P. Dieckmann, "Kriegsbahnbauten im Nahen Osten", *Archiv für Eisenbahnwesen*, 1942, s. 818.

93 Lowther'dan Grey'e, Constantinople, 10 Şubat 1913, *B.D.*, Volume 10/2, No. 59, s. 90.

94 Chapman, s. 154.

95 *B.O.A.*, HR. SYS, 110/25. Londra Sefareti'nden Cevat Bey de benzeri ifadeler kullanmıştı, *B.O.A.*, HR. SYS, 110/14.

96 Convention concernant les Chemins de fer en Turquie d'Asie, 12 Ağustos 1913, *B.D.*, Volume 10/2, No. 133, s. 203-206.

97 Chapman, s. 155, 156.

98 *B.O.A.*, HR. SYS, 113/24. Greyden Lowther'a, F.O., 8 Mayıs 1913, *B.D.*, Volume 10/2, No. 68, (ek belge 4), s. 109-114.

99 *B.O.A.*, HR. SYS, 113/24. Anglo-Turkish Agreement, 29 Temmuz 1913, *B.D.*, Volume 10/2, No. 124, s. 183-198.

100 Anglo-Turkish Agreement, s. 183-187. *B.O.A.*, HR. SYS, 113/24.

101 Adı geçen anlaşma, Convention concernant le Golfe Persique, s. 190-198, gizli deklerasyon için bkz. s. 196; *B.O.A.*, HR. SYS, 113/24.

102 *Sadrazam ve Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın Günlüğü*, İstanbul, Arba Yay., 1988, s. 34.

103 Meclis-i Vükela'nın 26 Şubat 1328 tarihindeki içtimaı, *B.O.A.*, MV 175/25.

104 Mahmut Şevket Paşa'nın.., s. 45.

105 Chapman, s. 159.

106 Buchanan'dan Grey'e, St. Petersburg, 7 Ağustos 1913, *B.D.*, Volume 10/2, No. 130, s. 201, 202.

107 Sir L. Mallet'ten Hakkı Paşa'ya, F.O., 26 Şubat 1913, *B.D.*, Volume 10/2, No. 60, s. 91.

108 Meclis-i Vükela'nın 26 Şubat 1328 tarihindeki içtimaı, *B.O.A.*, MV 175/25.

109 Statement comminicated to Hakki Pasha, 9 Mayıs 1913, *B.D.*, Volume 10/2, No. 69 (ek), s. 119.

110 Londra Sefiri Tevfik Paşa Hazretleri'nden Varid Olan 29 Nisan 1913 Tarihli ve 168 Numaralı Telgrafnamenin Tercümesidir, *B.O.A.*, HR. SYS, 113/1.

111 Anglo-Turkish Agreement, 29 Temmuz 1913, declaration (4), *B.D.*, Volume 10/2, No. 124, s. 189, 190.

112 Concession pour la Navigation sur le Tigre et l'Euphrate, 12 Aralık 1913, *B.D.*, Volume 10/2, No. 188, s. 283-298. Babıali Daire-i Hariciye, Kalem-i Mahsus, *B.O.A.*, DH. İD, 193/8.

113 *B.O.A.*, HR. SYS, 112/11, "Verstaendigung über Vorderasien", 9 Şubat 1914. Bu dönemdeki Alman diplomatik yazışmalarında da Bağdat demiryolu konusunda uzlaşma yanlısı bir üslup göze çarpmaktadır. Örnek olarak, Jagow'dan Lichnowsky'ye, 25.3.1913, Berlin, *G.D.D.*, Vol. 4, XXXVII. 154, s. 239, 240.

114 Bağdat Vilayeti'nden Alınan 26 Mart 1330 Tarihli Şifre Telgrafnamesi Suretidir, *B.O.A.*, DH. İD, 193/8.

115 Anglo-Turkish Agreement, s. 197, 198.

116 *B.O.A.*, HR. SYS, 113/27.

117 Bu nokta diğer ülkelerin elçilik raporlarında da vurgulanmaktadır. Örneğin, bkz. Avusturya'nın Londra Elçisi Trautsmansdorf'dan Grafen Berchtold'a 29.8.1913 tarihli rapor, *Staatsarchiv Wien*. Ad. Registratur F 19/32.

118 Grey'den Bertie'ye, F.O., 20 Eylül 1912, *B.D.*, Volume 10/2, No. 57, s. 87, 88.

42

FRANSA İLE UZLAŞMA ZAMANI

Suriye'deki demiryollarında, meşru kazanç yerine garanti ödemeleri elde ederek haksız paralar kazanmak için hatlar gereksiz şekilde uzatılmıştır. Hat boyunca demiryolu şirketinin memurlarının ve işçilerin yükleme yapmaya üşenmeleri nedeniyle köylülerin ve tacirlerin ürünlerinin çürümüş olduğunu görebilirsiniz. Nasıl olsa kilometre garantileri ceplerine girdiğinden gerisine önem vermemektedirler. Osmanlı İmparatorluğu'ndan koparılıp alınmış olan bu imtiyazlar, bütün Suriye trafiği üzerinde tekel kurmakla sonuçlanacaktır. Bunun da ötesinde bu tekelleri desteklemek için Suriye basını satın alınacaktır... Uygulamada, krediler, kilometre garantileri, tekeller ve satın alınmış yerel basın, bankerler isteseler de istemeseler de, yolu 'İlhak'a ulaştırır.

Mark Sykes

Osmanlı-İngiliz anlaşmasının geçerli olması için, Almanlarla da anlaşılması gerektiği ve bu tür bir uzlaşmanın dinamiklerinin oluşmakta olduğu önceki bölümde gündeme gelmişti. İngiliz-Alman anlaşma süreci bir sonraki bölümde kapsamlı bir şekilde incelenecek. Bundan evvel Almanların Fransızlarla sorunlarını çözdükleri süreci mercek altına almakta yarar var. Zira bu anlaşma hem kronolojik olarak Alman-İngiliz anlaşmasından önce gerçekleşmişti ve hem de Fransızlarla bir çözüme ulaşılmadan Bağdat Demiryolu sorununun çözülmesi düşünülemezdi. Zira Fransa mali anlamda Osmanlı İmparatorluğu'na en fazla sermaye yatırmış ülke olduğu gibi, demiryolları bağlamında da başta Suriye olmak üzere vazgeçemeyeceği yatırımlara sahipti ve bu yüzden adı geçen ülkelerle çıkarlarının çelişmemesi imkânsızdı. 1910 yılı itibariyle yaklaşık olarak Almanların Osmanlı İmparatorluğu'ndaki yatırımları 36.000, İngilizlerin 30.000 sterlin dolaylarındayken, Fransızlarınki 100.000 sterlini aşmıştı. Ancak Fransızların farkı 60.000 sterlin gibi yüksek bir meblağın devlet bonolarına yatırılmış olmasıydı. Fransızların demiryolu bağlamında yaptıkları yatırım ise 15.000 sterlin civarındaydı.[1]

Aslında Rusya'nın Osmanlılarla anlaşmış olması Fransızlar açısından sorunun önemli bir bölümünün hallolması anlamına geliyordu. Zira Fransa'nın Bağdat Demiryolu'na muhalefeti müttefikleri Rusya'yı gücendirmeme kaygısına dayanıyordu. Potsdam anlaşmasını imzalayarak Rusya Bağdat demiryoluna muhalefetten vazgeçince bu kaygı kendiliğinden ortadan kalkmış oldu. Bunun yanısıra, 1910 yılında borç verme konusunda Osmanlı yöneticilerine onurlarını kıracak derecede ağır şartlar ileri sürmüş olmaları ve bundan Alman poltikacı/bankacı grubunun ustalıkla yararlanması, Fransızlar için gayet iyi bir ders olmuş olmalıydı. Bu tür bir politikanın devamının bir fayda getirmeyeceğini, tam tersine Osmanlıların giderek Alman kapitalizmine daha fazla bağımlı hale geleceklerini, böylelikle Fransa'nın Osmanlı İmparatorluğu'ndaki nüfuzunun azalacağını

artık işadamları kadar yöneticiler de anlamıştı. Oysa daha uzlaşmacı ve yumuşak bir politika Fransızlara Osmanlı kaynaklarının emperyalist paylaşımı bağlamında büyük yararlar sağlayabilir, Fransız işadamlarına önemli kârlar getirebilirdi. Zaten resmi politikanın Bağdat Demiryolu'na karşı düşmanca ve yasaklayıcı tutumunun Fransız girişimcileri bu önemli yatırıma katılmaktan alıkoyamamış oldukları bilinmekteydi.

Ayrıca Fransızlar Almanların Osmanlıların nezdinde yeniden prestij kazandıklarının ve Fransız sermayesinin girişimlerini engellediklerinin farkına varmışlardı.[2] Özellikle Suriye Demiryolu'nun Bağdat Demiryolu'na rakip olacağı durumlarda Almanlar devreye giriyorlardı. Bunun dışında Deutsche Bank Osmanlı Bankası'nı Bağdat Demiryolu'ndaki hisseleri bağlamında sıkıştırıyor, daha aktif bir rol oynamasını istiyordu. Bilindiği gibi Paris Borsası hâlâ Bağdat Demiryolu hisselerine kapalıydı.[3] Tüm bu sorunlar Almanlarla yapacakları bir anlaşmayla çözülebilirdi.

Osmanlıların da Fransa ile sorunların çözülmesine yönelik bu tür bir politikaya memnuniyetle karşılık verecekleri belliydi. Daha Potsdam sürecinin hemen öncesinde, Fransız girişimcilere 18.800 frank gibi yüksek bir kilometre garantisiyle İzmir-Kasaba demiryolunu Soma üzerinden Bandırma'ya kadar uzatma imtiyazı vermişlerdi. Osmanlı yönetimi bundan kısa bir süre sonra Karadeniz bölgesinde demiryolu imtiyazları vermek üzere Osmanlı Bankası ile görüşmelerde bulunmuştu. Kurulacak olan La Société pour la Construction at l'Exploitation du Reseau de la Mer Noire (Karadeniz Şebekesini Yapma ve İşletme Şirketi) Ereğli, Samsun, Trabzon limanlarını inşa ederek bu limanları demiryolu ile Erzurum, Sivas, Harput, Van gibi şehirlere bağlayacaktı. Daha sonra Karadeniz'in yanı sıra Akdeniz'e Ege Denizi ve Basra Körfezi'ne çıkış sağlamak için bu dev şebeke ile Anadolu ve Bağdat Demiryolları arasında bağlantı hatları inşa edilecekti. Halihazırda ise, Fransız demiryolları söz konusu olunca akla gelen ilk bölge elbette ki Suriye idi. O bölgede faaliyette bulunduğunu bildiğimiz DHP'nin (Société Ottomane du Chemin de fer de Damas-Hamah et Prolongements) imtiyazlarını uzatmak için de müzakereler sürüyordu. DHP'nin yeni talepleri arasında Yafa, Hayfa ve Trablusşam'da liman tesisleri kurulması, Hicaz Demiryolu'nun "haksız" rekabetinin engellenmesi gibi konular bulunmaktaydı.[4] Nitekim taraflar arasında Paris'te 9 Nisan 1914 tarihinde önemli demiryolu ve liman imtiyazları parafe edilmişti.[5]

Karadeniz ve Suriye hatları için ön anlaşma 1911 yılında imzalanmıştı. Ancak Trablusgarp ve Balkan Savaşları kesin sözleşmenin gündemden düşmesine neden olmuştu. Bu savaşlarda alınan yenilgiler imparatorluğu hem politik ve hem de ekonomik açıdan iyiden iyiye zor duruma sokmuştu. Bu ve benzeri nedenlerle Osmanlıların diğer büyük güçler gibi Fransızlarla da uzlaşmaları gerekiyordu. Örneğin gümrük vergilerinin artırılabilmesi, İngilizlerin olduğu gibi Fransızların da onayını gerektiriyordu. Ayrıca Osmanlı Devleti bir kez daha dış borç gereksinimi içinde kıvranıyordu ve başvurulacak en uygun kaynak yine Fransız mali sermayesi idi. Tüm bunlar içinse imparatorluktaki Fransız ve Alman çıkarlarının özellikle de demiryolları bağlamında uzlaştırılması gerekiyordu. Osmanlı Maliye Nazırı Cavit Bey'e bir kez daha Paris yolu görünmüştü. Osmanlı yönetimi, Deutsche Bank ile Osmanlı Bankası'nın kendi toprakları üzerindeki çelişkilerini ortadan kaldırmaları için aracılığa soyunmak zorunda kalmıştı.

Bir anlaşma için koşulların olgunlaşması üzerine M. Pichon 28 Mayıs 1913 tarihinde Alman büyükelçisine Bağdat Demiryolu

sorununu bir çözüme kavuşturmanın zamanının geldiğini belirtmişti.[6] Alman Dışişleri Bakanı Jagow da aynı eğilimde olmakla beraber, zamanlama açısından bir süre için Fransızları oyalamayı düşünüyordu. Zira öncelikle İngilizlerle yapacakları anlaşma netleşmeden Suriye üzerine pazarlığa girmek taktik açıdan doğru olmayabilirdi.[7] Ancak Edward Grey de *entente* ruhuna bir zarar gelmemesi açısından Almanların bir an evvel Fransızlarla anlaşmasından yanaydı.[8] Hatta Bağdat Demiryolu bağlamında Fransız ve Alman çıkarlarını uzlaştırmak için bazı adımlar atmıştı.[9] Alman Dışişleri işi fazla sürüncemede bırakamayacağını anlayarak Karl Helfferich'i Fransız bankerlerle müzakerelere başlaması konusunda yönlendirdi. Helfferich'in Osmanlı Bankası'ndan bazı yöneticilerle yaptığı ilk görüşmeler iki tarafın uzlaşması açısından fazla umut vermedi.

Bunun üzerine 1913 yılının 19, 20 Ağustos ve 24, 25, 26 Eylül tarihlerinde Osmanlı topraklarındaki Alman ve Fransız çıkarlarını uzlaştırmak için Zürih ve Berlin'de daha geniş katılımlı toplantılar yapıldı. Alman çıkarlarını Gwinner ile Helfferich; Fransızlarınkini ise Banque de France adına Baron de Neuflize'e ve Osmanlı Bankası adına M. de Klapka temsil ediyorlardı. Bu müzakereleri ilginç kılan, sermaye çevreleri ile devlet yöneticilerinin bir arada bulunması idi. Fransa ve Almanya'nın olduğu gibi Osmanlı Devleti'nin de Dışişleri yetkilileri müzakerelerde hazır bulunuyorlardı. Bu toplantılarda uzlaşmak için bir temel oluşturulmuş olmakla beraber çok sayıda sorun hâlâ çözüm bekliyordu.[10] Çözüm bekleyen sorunlara yönelik görüşmeleri bir sonuca ulaştırmak üzere bu kez Fransız Maliye Bakanlığı'ndan M. Luquet ile Dışişleri'nden M. Ponsot Berlin'e gönderildiler ve 14 Kasım 1913 tarihinde müzakereler yeniden başladı.[11] Bu kez de tarafların ortak çözüm noktasına yaklaşmakta pek başarılı olamadıkları anlaşılıyor. Fransız müzakereciler 20 Aralık tarihinde Noel tatili için ülkelerine dönerken hâlâ önemli bir gelişme kaydedilememişti.

Bu dönemde Almanlar, Fransızların Cavit Bey'i kendi çıkarlarını tehlikeye atacak imtiyazlar vermeye zorlayacaklarından korkmaktaydılar.[12] Borç görüşmeleri için Paris'te bulunan Cavit Bey'in frankofil olarak bilinmesi Almanların kuşkularını artırmaktaydı. Almanlar elbetteki borç vermenin yeni imtiyazlar elde etmek için ne kadar büyük bir koz olduğunu biliyorlardı. 1910 yılında devreye girerek Fransızların elde edecekleri imtiyazları nasıl engelledikleri ve Babıâli nezdinde yeniden prestij kazandıkları ilgili bölümde anlatılmıştı. Sadrazamın bu görüşmelerde Almanların çıkarlarına aykırı ödünler verilmeyeceğini belirtmiş olması bile Alman Dışişleri ve Deutsche Bank yöneticilerini tam olarak yatıştıramamıştı.[13] Almanlar bu tür bir gelişmeye karşı önlem olarak 1910 yılındaki gibi borç sürecinde devreye girebilecekleri tehdidini hissettiriyorlardı. Ayrıca Karl Helfferich arkadaşı Osmanlı Bankası yöneticisi Baron de Neuflize'e, Fransızların Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Alman çıkarlarını hesaba katmadan bir anlaşma yapmamaları konusunda açık uyarılarda bulundu. Ancak Osmanlı, Alman ve Fransız çıkarları uzlaştırılabilirse tarafların bu işten kazançlı çıkabileceklerini vurguladı.[14] Bu arada Cavit Bey'in de Fransızların Osmanlılarla yapacağı anlaşmaların sağlıklı sonuç verebilmesi için Almanlarla da uzlaşılması gerektiği görüşünü dile getirdiği anlaşılıyor.[15] Almanların ve Osmanlıların, Fransızların Osmanlı topraklarındaki Alman çıkarlarını dikkate almadan bir çözüme yönelmemeleri konusundaki uyarıları etkili olmuş, Fransız müzakereciler bir sonuca ulaşmak amacıyla Berlin'e dönmüş ve görüşmeler 25 Ocak 1914 tarihinde yeniden başlamıştı.[16]

Müzakere süreci 15 Şubat 1914 tarihinde imzalanan gizli anlaşma ile başarıyla tamamlandı. Maddeleri incelenecek olursa söz konusu anlaşmanın ne derece önemli sonuçlar içerdiği kendiliğinden ortaya çıkar. Karadeniz bölgesi, demiryolu bağlamında Fransız nüfuz alanı olarak kabul edilmiş ve bu bölgede inşa edilecek demiryollarının Anadolu ve Bağdat demiryollarına bağlanacağı konusunda taraflar anlaşmıştı.[17] Ereğli limanı Fransız-Alman ortaklığı ile gerçekleştirilecekti. Aynı şekilde Suriye de Fransız nüfuz bölgesi olarak onaylanmış, Bağdat Demiryolu ile Suriye'deki Fransız hatları arasında trafik anlaşması yapılmıştı. Buna karşılık Anadolu ve Bağdat demiryollarının geçtiği yerler Alman nüfuz bölgesi olarak kabul ediliyor ve Kuzey Suriye'de Alman ve Fransız nüfuz haklarının çatışmaması için tarafsız bir bölge oluşturuluyordu. Gerek Deutsche Bank ve gerekse Osmanlı Bankası birbirlerinin imtiyazlarına saygı gösterecek, belirlenen nüfuz bölgelerinde imtiyaz alma teşebbüsünde bulunmayacak, birbirlerinin girişimlerini engelleyici davranışlardan kaçınacaklardı. Bu devasa hatların yapımının gerçekleşmesi Osmanlı hazinesinin gerekli ödemeleri yapabilmesine bağlı olduğundan taraflar bu konuda da gerekli düzenlemelerde bulunmaya karar vermişlerdi. Bu durum Osmanlı gümrük vergilerinin artırılmasının onaylanması konusunda bir sorun yaşanmayacağı anlamına gelmekteydi. Son olarak Deutsche Bank, Osmanlı Bankası'nın 69,4 milyon frank değerindeki Bağdat Demiryolu hisselerini satın almayı kabul etmişti.[18]

Bu anlaşma, Banque de France'ın ikinci müdürü M. Sergent, Consul de France adına M. Ponsot, Osmanlı Bankası genel sekreteri M. Klapka ve Deutsche Bank adına Karl Helfferich tarafından imzalanmıştı. Yani görünüşte iki ülkenin sermaye grupları arasında yapılmış bir anlaşmaydı. Ancak tuhaf bir şekilde Berlin'deki Fransız Konsolosluğu'ndan M. Ponsot ve Alman Dışişleri'nden Herr Rosenberg tarafından da imzalanmıştı. Ayrıca Şansölye Hollweg, parlamentoda anlaşmanın resmi karakterinden söz etmişti. Aynı şekilde Fransa yönetimi anlaşmanın uluslararası bağlayıcılığını kabul ediyordu. Osmanlı hükümeti de farklı bir yaklaşım içinde değildi ve anlaşmanın içerdiği demiryolu imtiyazlarını onaylamıştı. Bağdat Demiryolu üzerine ilk önemli akademik çalışmayı yapmış olan Edward Mead Earle bu tuhaf durumu, "Yabancı ülkelerde yatırımlar yapan kapitalistlerin hükümetler tarafından desteklenmeleri üzerine çok şeyler yazılmıştır. Fakat bu kitabın yazarı, bir mali pakt ile uluslararası siyasi bir anlaşmanın aynı belge üzerinde bulunması durumuna başka hiçbir yerde rastlayamamıştır" şeklinde açıklayarak şaşkınlığını vurgulamaktan kendini alamamıştır.[19]

Anlaşma gerçekten her iki ülke yöneticilerini tatmin edecek unsurlara sahipti. Fransızlar bir anda Osmanlı topraklarında 3500 km uzunluğunda demiryolu imtiyazları elde etmişlerdi. Üstelik politik açıdan Potsdam süreci sonunda içine düştükleri durumdan ustalıkla sıyrılmış oluyorlardı. Artık Rusya'nın dümen suyunda gitme eleştirisi gerilerde kalacaktı. Zira Rus yönetimi kendilerinin Kafkasya'da yapmakta oldukları demiryollarını tamamlamadan işletmeye açılmaması koşuluyla, Fransızların Karadeniz'de demiryolu yapmalarına izin vermişti.[20] Bir başka ifadeyle Ruslar 1900 yılında Osmanlılardan elde etmiş oldukları Karadeniz bölgesinde demiryolu yapma ayrıcalığından bu anlaşma ile Fransızlar lehine feragat etmiş oluyorlardı.

Buna karşılık Almanlar da Anadolu ve Bağdat demiryollarının geçtiği bölgeleri resmen Alman nüfuz alanı olarak kabul ettirmişler ve Bağdat Demiryolu'nun bir

muhalifini daha ortadan kaldırmışlardı. Bu durum Bağdat hattının tamamlanması için Osmanlı Devleti'nin gereksindiği mali fonlara itiraz edilmemesi bağlamında da önem taşıyan bir unsurdu. Aynı gelişme Osmanlı gümrük vergilerinin artırılmasının onaylanması anlamına geldiğinden Babıâli'yi de memnun eden bir gelişmeydi. Büyük güçlerin birbirlerini engellemeden imparatorluk topraklarını demiryolu ağıyla örecek olmaları Osmanlı yönetimine hayırlı bir durummuş gibi görünüyordu. Eğer bu bir başarıysa, Osmanlılar oldukça başarılı olmuşlardı. Zira Alman Konsolosluğu'nun hazırladığı bir harita Anadolu'nun demiryolu imtiyazları bağlamında yabancı güçlerce paylaşımını gösteriyordu ki, demiryolu imtiyazı verilmemiş sadece Antalya bölgesi kalmıştı ve orada da İtalyanlar imtiyaz peşindeydi.[21] Ayrıca birbirleriyle kıyasıya rekabet içinde olan demiryolu şirketleri çıkarları gerektirdiğinde Babıâli'ye karşı kolaylıkla birleşiyorlardı. Örneğin kilometre garantilerinin ödenmesinde bir sorun yaşandığında tüm bu şirketler bir araya gelerek Babıâli'yi protesto ediyor ve garantilerin ödenmesi için gereken hamleleri başarıyla yapıyorlardı. Bu tezimizi destekleyecek iyi bir örnek olması açısından, bu şirketlerin 1901 yılında kendi çıkarlarına aykırı buldukları Düyun-ı Umumiye'deki Osmanlı temsilcisini değiştirtmiş olmalarını gösterebiliriz.[22] Osmanlı yöneticilerinin göremediği (belki bir ölçüde farkında olup çaresizlikten görmek istemedikleri) durumu Ortadoğu uzmanı Mark Sykes net ve ilginç biçimde ortaya koyuyordu:

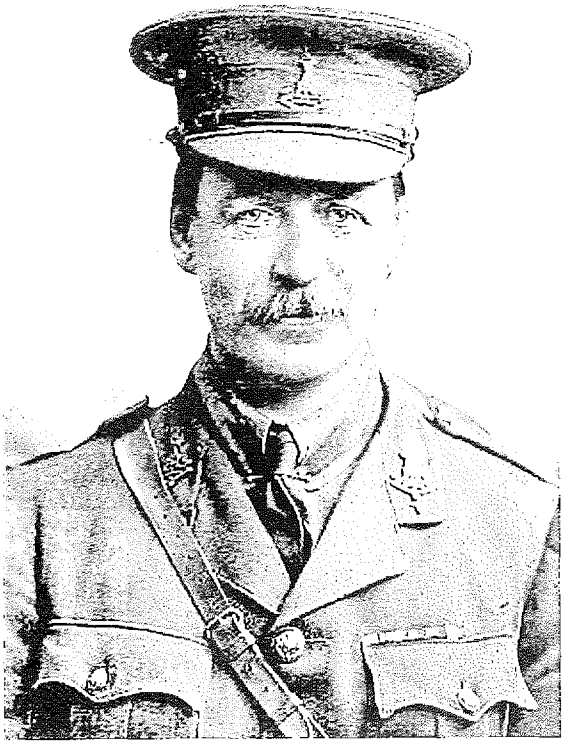
> Osmanlı İmparatorluğu çatırdıyor ve kozmopolit mali sermaye onu nüfuz bölgeleri halinde parselliyor. Bir imparatorluk uğradığı bir felaketten sağ çıkabilir, fakat sömürüden sağ çıkamaz. Osmanlı Devleti gibi parlamento tecrübesinden ve iş hukukundan yoksun, Avrupa iktisadının ne demek olduğunu bilmeyen fakat aynı zamanda zengin olan bir ülke parçalanıp yenecek olan bir kuzudur.[23]

Fransız mali sermayesinin politikası, Osmanlı İmparatorluğu'nun çökmesine sebep olacaktır... Örneğin, Fransız hükümetinin teklif ettiği 20 milyon sterlinin üstündeki krediyi ele alalım. Bu kredi, görülmemiş derecede utanmazca talep edilen ve öldürücü şartlar taşıyan imtiyazlar karşılığında verilecektir. Suriye'deki demiryollarında, meşru kazanç yerine garanti ödemeleri elde ederek haksız paralar kazanmak için hatlar gereksiz şekilde uzatılmıştır. Hat boyunca demiryolu şirketinin memurlarının ve işçilerin yükleme yapmaya üşenmeleri nedeniyle köylülerin ve tacirlerin ürünlerinin çürümüş olduğunu görebilirsiniz. Nasıl olsa kilometre garantileri ceplerine girdiğinden gerisine önem vermemektedirler.

Osmanlı İmparatorluğu'ndan koparılıp alınmış olan bu imtiyazlar, bütün Suriye trafiği üzerinde tekel kurmakla sonuçlanacaktır. Bunun da ötesinde bu tekelleri desteklemek için Suriye basını satın alınacaktır... Uygulamada, krediler, kilometre garantileri, tekeller ve satın alınmış yerel basın, bankerler isteseler de istemeseler de, yolu 'ilhak'a ulaştırır.

Bu tutumun 'entente'ın ruhuna uymadığını belirtmek için bunları söylüyorum. İngiliz halkı, Agadir'de, adları İstanbul ya da Paris Borsası dışında bilinmeyen bankerlerin cepleri dolsun diye Fransız ulusunun yanında yer almamıştır. Bizim diplomatlarımızın itimatları Suriye'nin sömürülmek üzere Fransızların eline düşmesi anlamına gelmemelidir.

Fransız mali sermayesinin politikasının, sonunda bizim için felaket anlamına gelen Osmanlı İmparatorluğu'nun çökmesine neden olacağını hissediyorum. Fransız sermayesi bu konuda sorumluluk sahibi olmalıdır. Osmanlı'nın entente güçlerinden biri tarafından sürekli sömürülerek çökmesi



Sykes-Picot anlaşmasının mimarlarından Mark Sykes.

> entente'ın varlığını da tehlikeye düşürür. Oysa entente Avrupa barışı için en önemli güvencedir.[24]

Savaş sürecinde imzalanacak olan Sykes-Picot anlaşmasının mimarlarından Mark Sykes gerçekleri iyi analiz ediyordu. Ancak eksik bıraktığı bir konu vardı, o da İngilizlerin de kendisinin çok iyi analiz ettiği yöntemleri kullanıyor olmalarıydı. Gerçi Sykes bu konuya da değiniyor ve Bağdat Demiryolu örneğini vererek kilometre garantileri yoluyla Osmanlı tebaasının nasıl sömürüldüğünü vurguluyordu. Bağdat Demiryolu bu özelliğiyle Osmanlı İmparatorluğu'nda tipik bir örnekti. Çok az sayıdaki istisnaların başında İngiliz hatları geliyordu. Sykes'a göre İngilizler Osmanlı topraklarındaki girişimlerinde sömürü amacı taşımıyorlardı ve zaten hâlâ Osmanlı Devleti'nin mutsuz nüfusunun kendilerini bir umut olarak görmelerinin de nedeni buydu.[25] Bu son analizin son derece taraflı olduğunu belirtmeye gerek olduğunu sanmıyorum. Her şeyden önce İngilizler de kilometre garantisi almasalar da kâr garantisi ile Aydın hattını inşa etmişlerdi. Ayrıca İngiliz görüşlerini radikal bir şekilde savunan *The Times*'ın editörüne Almanların verdiği yanıtta da vurgulandığı gibi Aydın demiryolu son derece verimli bölgelerden geçmekteydi.[26] Sonuç olarak sermayenin yabancı bir ülkede yatırım yapmasının nedenleri pek de farklı değildi. Sykes'ın öne sürdüğü medeniyet misyonu, amaçları cilalamanın dışında bir işlev görmüyordu. Zaten bu yüzden de İngilizler onun eleştirilerini sürdürmektense, aynı Fransızlar gibi Osmanlı topraklarındaki nüfuz bölgelerini garanti etme yolunda Osmanlılarla anlaşmalarının ardından Almanlarla müzakerelerini sürdürdüler.

Bu bölüme son vermeden Almanya ve Bağdat Demiryolu'nun amansız karşıtı bir Fransız generali olan C. Sarolea'nın düşüncelerine yer verelim. Fransız yazarın kendi içinde tutarlı olarak yaptığı son derece başarılı analiz, Bağdat Demiryolu karşıtlarının sınırlarını nereye kadar taşıyabildikleri bağlamında burada yer almayı hak ediyor.

> Almanya'nın Güney Amerika, Güney Afrika ve Çin'deki faaliyetlerini göz önüne alarak sömürgecilik çabalarında başarısız olduğunu söylemek yüzeysel bir görüş olur, zira bu durumda aynı ülkenin Küçük Asya'daki başarılarının önemi algılanmamış demektir. Tıpkı 18. yüzyılda Amerika'yı kaybeden ama Kanada ve Hindistan'ı kazanan İngiltere'yi başarısız görmenin olanaksız olduğu gibi. Almanya Osmanlı yönetiminden aldığı demiryolu imtiyazları sayesinde diğer büyük güçleri Yakındoğu'dan adeta safdışı bırakmıştır. Bağdat Demiryolu anlaşması Almanya'ya er

ya da geç bölgede sadece ekonomik değil siyasi kontrolü de getirecektir. Bu durum tüm Avrupalı büyük güçlerin ilgilendiği bir bölgede gerçekleşeceği ve dengeyi tümüyle Almanya lehine dönüştüreceği için Avrupa barışına yönelik büyük bir tehdittir. Daha önce bir yabancı ülkenin bağımlı kılınması için ilk adım olarak barışçı bir biçimde misyonerler, daha sonra tacirler, ardından konsoloslar ve en son bayrak girerdi. Bu klasik İngiliz yayılım yöntemiydi. Bugün ise kolonizasyonun asıl motor gücü demiryolu mühendisleridir ve askerlerin onları takip edeceği hemen hemen kesindir. İster Çin ister Trans-Sibirya, ister Trans-Kafkasya demiryollarına bakalım, hepsi ekonomik oldukları kadar siyasi ve stratejik önem taşıyorlar. Bağdat hattını Trans-Sibirya demiryolu ile karşılaştırmam boşuna değil. Her ikisi de büyük güçlerin nüfuz bölgesi oluşturma aracı işlevini görüyor. Trans-Mezopotamya demiryolu gerçekleşirse Trans-Sibirya demiryolunun oynadığı rolü Ortadoğu'da oynayacak; bir önemli farkla ki, Sibirya hattı bir büyük Avrupalı güçle bir Asyalı gücü ilgilendirirken, Bağdat Demiryolu bölgeyle ilgili tüm Avrupalı güçlerin ilgi odağı durumunda. Bu nedenle sürece tüm büyük güçlerin müdahil olmasına neden olacak ve Doğu sorununun içinden çıkılmaz bir hal almasına yol açacak. O kadar ki Avrupa ve Asya haritası yeniden çizilmeden bu kargaşa neticelenmeyecek... O nedenle Bağdat Demiryolu henüz Toroslar'dayken ve karanlık bulutlar siyasi bir fırtınaya dönüşmeden başta İngiltere tarafından olmak üzere gereken önlemlerin alınması şart...

Bağdat Demiryolu sadece bir başlangıç. Kırk yıldan beri Almanlar hızlı nüfus artışı nedeniyle ABD, Arjantin, Brezilya gibi ülkelere göç ediyor. Ancak Alman milliyetçileri bu durumdan son derece muzdarip, zira Tötonların asimile olduğunu düşünüyorlar. Pan-cermenler bu nedenle yeryüzünün her bölgesinde arayış içinde. Önce Amsterdam, Rotterdam gibi kentlere göç vermeyi ve Danimarka, Hollanda gibi kuzeyindeki ülkeleri gümrük birliği, siyasi konfederasyon ve benzeri yollarla kendilerine bağlamayı düşünmüşlerdi. Ancak büyük bir dirençle karşılaşacaklarını anladıklarından ufuklarını süratle, güneye ve doğuya çevirerek, Avusturya ile Osmanlı imparatorluklarına yöneldiler. Yeni projede Alman imparatorluğu bir dizi yarı bağımsız devletin eklemlenmesinden oluşacaktı. Avusturya ve Osmanlı imparatorlukları dışında Romanya, Sırbistan, Hırvatistan, Karadağ, Bulgaristan gibi ülkeler ticari ve siyasi yollarla görünüşte bağımsızlıklarını koruyarak gerçekte Prusya üstünlüğünü kabul etmek durumunda kalacaklardır. Bu projede Osmanlı ve Avusturya imparatorluklarına çok önemli bir rol verilmiştir. Sultan sayesinde İslami halklarla bütünleşme kolaylaşırken, Avusturya "loyal Sekundant" (sadık ikinci büyük güç) sıfatıyla Slav ülkelerin Tötonik kontrolü altına alınmasında başrolü oynayacak. Almanların Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki amaçları artık hayal olmaktan çıkıyor. Yirmi beş sene önce Bismarck, "Tüm Osmanlı topraklarını bir tek Pomeranyalı askere" değişmezken, bugün İstanbul'da egemen konumdalar. Öncelikle von der Goltz gibi yetenekli subayları göndererek Osmanlı ordusunu Alman modelinde yeniden organize ettiler. Ardından mühendislerini yolladılar ve demiryolu yapımına giriştiler. Sonuç olarak hasta adamın kendi atadıkları doktoru oldular. Girit, Makedonya, Ermeni meseleleri gibi her türlü sorunda Avrupa'nın müdahalesini etkisiz kılmayı başardılar. Wilhelm Kudüs'e kadar giderek Müslümanların koruyuculuğuna soyundu. Almanya adeta 40 yıl önce List, Roscher, Goltz gibi önemli isimlerin dile getirdikleri, "İklimi ve el değmemiş zenginlikleriyle Anadolu'nun Almanya için kolonize edilecek en uygun yurt olduğu" şeklindeki düşüncelerini hayata geçiriyor...

Ancak hâlâ Bağdat Demiryolu'nun en önemli sakıncasını gündeme getirmiş değilim.

Osmanlı İmparatorluğu kendisini Almanya'nın protektorası yapacak derecede altından kalkamayacağı miktarda kilometre garantisi yükü altına girdi. Şüphesiz bu topraklar 30 sene sonra dünyanın en verimli ülkelerinden biri haline gelebilir. Ama Osmanlılar için o zamana kadar iş işten geçmiş olacak. Zira Osmanlı hazinesi bu garantileri ödeyemeyeceği için kendini Mısır'ın bugünkü konumunda bulacak. Hiç değilse Mısır'da tüm Avrupalı güçlerin iktisadi kontrolü vardı, Osmanlı İmparatorluğu'nda ise aynı senaryo sadece Almanya'ya denetleme olanağı sağlayacak. Sadece görünüşte bağımsızlığını koruyacak olan sultan ise gerçekte Alman imparatorunun bir vassalı olacak, şu anda bile İstanbul'da Marschall'ın direktiflerine uyuluyor, bir başka ifadeyle sultan saltanat sürerken, Marschall yönetiyor...

Almanlar şaşırtıcı bir hızla birer birer amaçlarına erişiyor, ama asıl şaşırtıcı olan bu ülkede bu kadar yerleşik çıkarları olan İngiliz ve Fransız yönetimlerinin aymazlığı. Hele Fransa, bırakın gereken muhalefeti göstermeyi bir de parasıyla bu duruma destek oluyor. Eğer Bağdat Demiryolu tamamlanacaksa bu ancak yabancı sermaye katkısıyla gerçekleşebilir. Almanlar iktisadi ve siyasi kontrolün meyvelerini yerken Fransız sermayesi tüm finansal risklere göğüs gerecek. Bir Alman demiryolu önemli oranda Fransız sermayesiyle inşa edilecek. Bu mu Almanların her fırsatta dile getirdikleri Fransızların sistematik engellemeleri? Fransız girişimci Rouvier adeta Deutsche Bank'ın bir ajanı gibi çalışıyor...

Almanlar İngilizleri demiryolunun Basra Körfezi bölümü ile Hindistan'da ve Halep, Şam, Mekke bölümü ile de Mısır'da vurabilecek askeri/stratejik güce erişiyor. Bunu söylediğimiz için Alman basını hemen hayal gücümüzün genişliğinden söz edecekler ama birçok ispattan en barizi Paul Rohrbach'ın söyledikleri: 'İngiltere'ye sadece bir noktada saldırılıp önemli bir yara alması sağlanabilir ki orası da Mısır'dır. Mısır'ın kaybı İngiltere'nin sadece Süveyş üzerindeki kontrolünü değil Hindistan ve Uzakdoğu, hatta muhtemelen Orta ve Doğu Afrika ile de bağlantısını koparır. Osmanlı İmparatorluğu gibi bir İslami gücün Mısır'ı fethetmesi Hindistan'daki 60 milyon Müslüman nüfusu da İngiltere için tehdit haline dönüştürür, Afganistan ve İran'la ilişkisini bozar. Ancak Osmanlı İmparatorluğu Küçük Asya ve Suriye'de demiryolu sistemini Anadolu demiryolunu Bağdat'a ulaştırarak geliştirmedikçe, tam tersine İngilizlerin Mezopotamya'ya yapacakları bir saldırıda geri çekilmek zorunda kalacaklardır. Osmanlı ordusu güçlendirilmeli ve bu ülkenin iktisadi anlamda gelişmesi sağlanmalıdır.... Osmanlı Devleti ne kadar güçlenirse İngiltere için o derece tehlike oluşturur. Osmanlı İmparatorluğu'na Almanya ile birlikte İngiltere'ye karşı savaşması nedeniyle gireceği riskin ödülü Mısır olacaktır. Almanya'nın şu anda yürüttüğü Osmanlı Devleti'ni koruma politikasının amacı İngiltere ile bir savaş tehlikesine karşı sigorta oluşturmasıdır.' [27] Rohrbach'ın bu yazdıklarından sonra Alman diplomasisini kaba ve çelişkili bulabiliriz ama hâlâ hileci olduğunu iddia edemeyiz. Zira amaçlarını borozan çalarak açık ediyorlar, adeta rakipleri önlem alsın diye. Bu bağlamda önlem alması gerekenlerin bağışlanacak yanı yok.[28]

1 Bagdad Railway Question, French Governments Attitude, *Morning Post*, 15 Mart 1911, *B.O.A.*, HR. SYS, 109/36.

2 Maslahatgüzar Miquel'den Dışişleri'ne, Pera, 19 Haziran 1911, *GP*, Band 31, Nr. 11501, s. 354.

3 Rusya Büyükelçisi'nden Dışişleri'ne, Paris, 19 Mayıs, 1912, *D.S.I*, Band II, No. 307, s. 131.

4 Earle, s. 245, 246. Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, s. 121-154. Büyükelçi Pallavicini'den Dışişleri Bakanı'na

22.4.1914 tarihli rapor, Konstantinopel, *Staatsarchiv Wien*, Ad. Registratur, F 19/33.

5 Büyükelçilik'ten Dışişleri'ne 22.4.1914 tarihli rapor, Konstantinopel, *Staatsarchiv Wien*, Ad. Registratur, F 19/33.

6 Schoen'den Dışişleri'ne, Paris 28 Mayıs 1913, *GP*, Band 37/2, Nr. 14 916, s. 473, 474. Daha 1911 yılında Fransız Büyükelçisi Chambon, Metternich'e, Almanların Fransızların elindeki Suriye demiryollarını desteklemeleri koşuluyla uzlaşabilecekleri umudunu belirtmişti. Metternich'den Hollweg'e, 26.2.1911, Londra, *G.D.D.*, Vol. 3, XXVII. 673, s. 376.

7 Jagow'dan Schoen'e, Berlin, 29 Mayıs 1913, *GP*, Band 37/2, Nr. 14 917, s. 475.

8 Kühlmann'dan Hollweg'e, 28.3.1913, Londra, *G.D.D.*, Vol. 4, XXXVIIL 185, s. 243. Lichnowsky'den Jagow'a, Londra, 2 Haziran 1913, *GP*, Band 37/2, Nr. 14 923, s. 485.

9 Prince Lichnowsky, *Heading for the Abyss, Reminiscences*, New York, 1928, s. 319.

10 Çelişkilere örnek için bkz. Jagow'dan Lichnowsky'ye, Berlin, 24 Temmuz 1913, *GP*, Band 37/2, Nr. 14 933, s. 495, 496.

11 Schoen'den Hollweg'e, Paris, 7 Kasım 1913, *GP*, Band 37/2, Nr. 14 962, s. 530-532.

12 Wangenheim'dan Dışişleri'ne, Tarabya, 1 Kasım 1913 ve Wangenheim'dan Hollweg'e, 3 Ekim 1913, *GP*, Band 37/2, Nr. 14 952 ve 14 953, s. 520-522.

13 Jagow'dan Wangenheim'a, Berlin, 28 Aralık 1913 ve Mutius'dan Dışişleri'ne, Konstantinopel, 30 Aralık 1913, *GP*, Band 37/2, Nr. 14 975, 14 976, s. 567, 568.

14 Helfferich'den Neuflize'e, Berlin, 13 Ocak 1914, *GP*, Band 37/2, Nr. 14 983, s. 574, 575.

15 Londra Büyükelçiliği'nden Başbakan Hollweg'e 26.9.1913 tarihli rapor, Londra, *Pol. Archiv*, Türkei 152.

16 Schoen'den Hollweg'e, Paris, 12 Şubat 1914, *GP*, Band 37/2, Nr. 14 993, s. 581.

17 Avusturya Büyükelçisi Pallavicini'den Berchtold'a 8.10.1913 tarihli rapor, *Staatsarchiv Wien*, Ad. Registratur, F 19/18.

18 Earle, s. 247, 248. Anlaşmanın tamamı için bkz. Abkommen zwischen der Banque Imperiale Ottomane und der Deutschen Bank vom 15 Şubat 1914, *GP*, Band 37/2, Nr. 14 996, s. 583-588.

19 Earle, s. 249.

20 Iswolski'den Dışişleri'ne, Paris 12/25 Ağustos 1913, *D.S.I.*, Band III, No. 1028, s. 260.

21 Pallavicini'den Berchtold'a 8.10.1913 tarihli rapor, *Staatsarchiv Wien*, Ad. Registratur, F 19/18. İtalyanlar ayrıca İngiliz sermayesiyle ortak olarak İzmir'in hinterlandında bir demiryolu imtiyazı elde edebilmek için işgal ettikleri On İki Ada'yı koz olarak kullanıyorlardı. Zira İngiliz donanması adaların İtalyanların elinde kalmasını kendi deniz egemenlikleri açısından potansiyel bir tehdit olarak görmekteydi. R. J. B. Bosworth, "Italy and the End of the Ottoman Empire", *The Great Powers and the End of the Ottoman Empire*, ed. M. Kent, Londra, 1984, s. 66.

22 "Türkische Eisenbahnen", Wiener Politische Correspondenz, *Pol. Archiv*, Türkei 152, Nr. 10030.

23 *The Parliamentary Debates, House of Commons*, fifth series, Volume 59, Londra, s. 2167. Sykes konuyu açıklığa kavuşturmak için, bir nüfuz bölgesine el koyma sürecini net biçimde analiz ediyor. Önce nüfuz bölgesinin netleştiğini, ardından imtiyaz sahiplerinin işbaşına geçerek bölgeden toplanan vergileri emip yuttuğunu ve koşullar bölgeye el koymak için olgunlaştığında sadece birisinin öldürülmesi gibi bir olayın bahane edilerek sürecin tamamlandığını, tüm çıplaklığıyla ortaya koyuyordu.

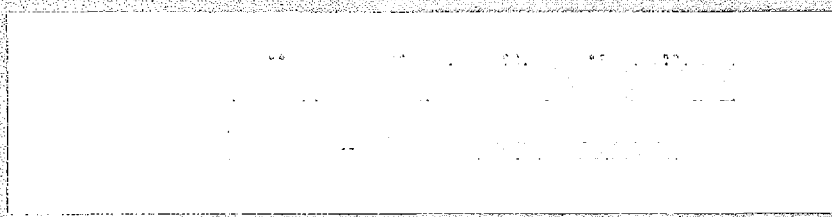
24 *The Parliamentary Debates*, s. 2169-2171; Earle, s. 251, 252.

25 *The Parliamentary Debates*, Volume 59, s. 2167.

26 "To the Editor of the Times", *The Times*, 15 Mart 1914, *B.O.A.*, HR. SYS, 109/36.

27 Rohrbach bu görüşünü çeşitli yazılarında ifade etmiştir, örnek olarak bkz. Paul Rohrbach, *Der deutsche Krieg und die deutsche Politik*, Dresden, 1914, s. 19. Yazarın yenilgiden sonra bile görüşünü değiştirmediği anlaşılıyor, bkz. Paul Rohrbach, *Politische Weltkunde for den Deutschen*, Potsdam, (tarihsiz). Rohrbach'ın yaşamı, görüşleri ve bu görüşlerin derli toplu bir eleştirisi için bkz. Walter Mogk, *Paul Rohrbach und das Grössere Deutschland*, Münih, 1972. Rohrbach'ın açıkça ifade ettiği bu görüşler Sarolea dışında da birçok kez Bağdat hattı muhaliflerince kullanılmıştı, örnek olarak bkz. Andre Cheradame, "The Strength and Weaknesses of the Triple Entente", *The Quartarly Review*, No. 428, (Temmuz 19011), s. 257, 258. Ayrıca bkz. "The Bagdad Railway Negatiations", *The Quartarly Review*, No. 453, (Ekim 1917), s. 487.

28 Charles Sarolea, *The Anglo-German Problem*, Paris, 1913, s. 247-279.



ARTIK ÇOK GEÇ...

Bu anlaşmaların gerçek amacı, her ne kadar Sultan'dan gizlenmek istense de, Küçük Asya'yı nüfuz bölgelerine ayırmaktı.

Prens Lichnowsky
(Almanya'nın Londra Büyükelçisi)

Gwinner-Cassel müzakere süreci başta olmak üzere Almanya ile İngiltere arasında uzlaşma girişimlerinin tümüyle başarısızlıkla sonuçlandığını biliyoruz. 1911 İngiltere'nin iç sorunlarıyla boğuştuğu bir yıldı ve Agadir krizi iki ülke arasındaki ilişkilerde olumsuz bir rol oynamıştı. Yine de iki ülkenin yakınlaşması bağlamında ufak da olsa bazı gelişmeler de olmuyor değildi. Örneğin Cevat Bey'in raporlarına göre Bağdat Demiryolu müzakerelerinde önemli rol oynayacak olan Alman diplomat Kühlmann'ın Londra'ya atanmasının nedeni, Almanya ile İngiltere arasındaki olumsuz duyguları ortadan kaldırarak aralarında dostane bir ortam yaratılmasıydı. Cevat Bey'e göre, "bu becerikli ve çarpıcı zekâya sahip" diplomatın harcadığı sürekli çaba meyvelerini vermeye başlamıştı. Zira Londra'nın siyasi, mali ve entelektüel çevrelerinde İngiltere ile Almanya arasında iyi ilişkiler kurulması doğrultusunda fikirler yayılmaya başlamıştı. Ayrıca Kühlmann, Cevat Bey'le sohbetinde, Kayzer'in İngiltere'yi ziyaretinin her iki ülkede de çok olumlu etkiler yarattığını, Wilhelm'in Londra'da gördüğü sıcak karşılamadan büyük memnuniyet duyduğunu belirtmişti.[1]

1912 yılına gelindiğinde yeni bir yumuşama girişimi Lord Haldane'in Kayzer'in konuğu olarak Berlin'i ziyaret etmesiyle gerçekleştirilmişti. Bu girişimde National Bank of Turkey'in kurucusu Ernest Cassel ile Hamburg Amerika Gemicilik Şirketi'nin (HAPAG) patronu Albert Ballin'in olumlu rolleri olmuştu. Ballin iki ülke arasındaki donanma sorununun bir savaşa neden olacağından korkmaktaydı ve yakın arkadaşı olan Cassel ile sorunların çözümü doğrultusunda temas halindeydi.[2] Haldane nihai bir anlaşma sağlamak için değil, anlaşmaya uzanacak bir iklimin bulunup bulunmadığını test etmek için Almanya'ya gönderiliyordu.[3] İngiliz diplomat resmi olmamak kaydıyla iki devletin donanmaları arasında bir denge kurulması ve genel olarak da ilişkilerin yumuşaması için görüşmelerde bulunacaktı. Konu, Almanya ile İngiltere arasındaki ilişkiler olunca Bağdat Demiryolu'nun gündeme gelmemesi olanaksızdı.[4] Lord, şubat ayı başlarında üç gün geçirdiği Berlin'de yetkili kişilerle fikir alışverişinde bulundu. Bağdat Demiryolu konusunda Almanlara, İngilizlerin 1907 yılında savundukları görüşleri muhafaza ettiklerini, kendilerinin bu girişime muhalefet etmek-

ten vazgeçmeleri için Mezopotamya'daki İngiliz çıkarlarının garanti altına alınması gerektiğini yinelemişti.[5]

Şansölye Bethmann-Hollweg ülkesine dönmeden önce Haldane'e çeşitli sorunlar üzerine Alman görüşlerini içeren notalar vermişti. Bunlardan Bağdat Demiryolu'yla ilgili olanda Almanlar, İngilizlerin demiryoluna muhalefetlerinden vazgeçmeleri karşılığında onların Bağdat-Basra hattındaki özel durumlarını yani İran ve Basra Körfezi'ndeki İngiliz nüfuz bölgelerini tanıyacaklarını belirtmişlerdi. Buna karşılık İngilizler Almanların İran'da inşa etmek isteyecekleri demiryollarına karşı çıkmayacaklardı. Ayrıca Almanlar Bağdat hattının Basra-Kuveyt bölümünü inşa etme haklarını iade etmeye hazırdı ve İngilizler bu hattı inşa etmek istedikleri takdirde Osmanlı yönetiminden imtiyaz almaları konusunda yardım sözü veriyorlardı.[6] Almanya'nın verdiği bu ödünler yeterli görülmemiş olmalı ki, söz konusu öneri paketi İngiliz kabinesince reddedilmişti.

Almanya şansölyesi
Theobald von Bethmann-Hollweg

Bağdat Demiryolu üzerine İngiliz-Alman görüşmelerinin yeni bir heyecan ve anlayışla ivme kazanması, İngiliz-Osmanlı görüşmelerinin yolunda gitmeye başlamasının getirdiği motivasyonun etkisiyleydi. Bu noktadan itibaren Osmanlılar da gümrük vergisi artışı başta olmak üzere kilitlenmiş birçok sorunun çözümü için bu iki devletin uzlaşmalarını özendirmeye başlamışlardı. İngilizlerin de Osmanlılarla anlaşma ufukta göründükten sonra bu tür bir anlaşmadan yana oldukları ileri sürülebilir. Zira Osmanlılarla yapacakları anlaşma ancak Almanlarla da uzlaşmaları halinde bir anlam kazanabilirdi. Ayrıca Avrupa barışı bağlamında gerginliğin düşürülebilmesi açısından da bu tür bir yumuşamanın yararlı olacağı düşünülmekteydi. Bu arada Haldane'in başarısızlıkla sonuçlanan gezisinin ardından, Marschall von Bieberstein Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Alman ve İngiliz çıkarlarını uzlaştırmak üzere İstanbul'dan Londra Büyükelçiliği'ne atanmış,[7] aynı dönemde Almanların Anadolu'daki yatırımlarının taraftarlığını yapmakta olan Sir Harry Johnston konferanslar vermek üzere Almanya'ya gitmişti. 1913 yılının Ocak ayında von Jagow'un Dışişleri Bakanı olması da bir İngiliz-Alman uzlaşması açısından olumlu bir gelişmeydi. Zira Jagow böyle bir anlaşma gerçekleşmediği takdirde Avrupa'da büyük bir savaş çıkacağına inanan bir devlet adamıydı.[8]

İki ülke arasındaki gerilimi azaltacak bazı gelişmelerin kaydedildiği bu süreçte yeni bir yakınlaşma girişimi yine Almanlardan geldi. 1913 yılının Şubat ayında Alman Dışiş-

leri, Hakkı Paşa'dan, İngilizlerin Babıâli ile demiryolunun Bağdat-Basra kısmının Osmanlılarca inşası ve tüm ülkelerin tacirlerine eşit muamele yapılması temelinde müzakerelerde bulunduklarını öğrenmişti.[9] Bu talepler Almanlar tarafından da müzakere edilebilir bir çerçeve olarak kabul edilmişti. İngiltere'de peşrev niteliğinde kimi görüşmelerden sonra İngiliz Dışişleri'nden Alwyn Parker, Alman Büyükelçiliği'nden Richard von Kühlmann ile görüşerek, Almanların uzlaşmak için hangi temel taleplerde ısrar ettiklerini öğrenmek istemişti. Kühlmann hem Bağdat Demiryolu Şirketi hem de Alman yönetimi adına konuşarak, şirketin demiryolunu Basra'dan Körfez'e uzatma hakkından vazgeçmeye, Basra'nın demiryolunun son noktası olmasını kabul etmeye, yönetim kurulunda iki İngiliz vatandaşının yer almasına ve Basra limanının yapım ve işletmesi konusunda İngilizlerle uzlaşmaya hazır olduğunu belirtmişti. Bu ödünlere karşılık İngilizlerin Bağdat Demiryolu'na muhalefetten vazgeçtiklerini, Bağdat-Basra arasının şirket tarafından inşasını kabul ettiklerini beyan etmelerini ve Şattülarap'ın okyanus aşırı gemilerin kolayca yanaşacağı şekilde ulaşıma açık tutulacağının garantisini vermelerini istemişti.

Almanlar Dicle-Fırat nehir işletmeciliği konusunda da uzlaşmaya açık görünüyorlardı. Kühlmann 1903 sözleşmesiyle elde ettikleri Bağdat demiryolu malzemelerinin inşaat alanına nehir yoluyla taşınmasına olanak tanıyan maddeye itiraz etmemeleri koşuluyla, İngilizlerin nehir ulaşımı tekellerini kabul edebileceklerini belirtmişti. Eğer bu koşul kabul edilmez ise bu taşıma işlemini gerçekleştirmek amacıyla beş yıl gibi sınırlı bir süre için İngilizlerin nehir şirketlerinden birinde geçici olarak pay sahibi olmaları gerekecekti. Görüldüğü gibi bu kez Almanlar İngilizlere oldukça makul önerilerle yaklaşmışlardı.

Bağdat Demiryolu Şirketi'nin çeşitli kademeler için personel aradığına dair 1917 yılına ait bir ilan.

Her şeyden önce İngilizlerin baştan beri en önem verdikleri konuyu, yani hattın Basra Körfezi'ne çıkışından vazgeçerek Basra'da sona ermesini kabul etmişlerdi. Üstelik iki İngiliz vatandaşının şirketin yönetim kurulunda yer alması koşulu da itiraz görmemişti. Yani Almanlar üç başlık altında yürütülen konuların –Bağdat Demiryolu ve onla ilgili olarak Şattülarap ile Mezopotamya nehir ulaşımı– üçüne de İngilizlerin beklentilerine uygun bir yaklaşım içinde görünüyorlardı. Nitekim İngiliz Dışişleri Almanların tutumunu ilk kez olumlu bulmuştu. Hem Parker hem de Dışişleri Bakanı Grey bir anlaşmanın olabileceği umudunu açıkça ifade etmişlerdi.[10]

İngiliz Dışişleri bu gelişmeler paralelinde hazırladıkları taslağı 10 Haziran 1913 tarihinde Alman Dışişleri'ne iletti. İngilizler bu taslakta Bağdat Demiryolu'na hangi koşullarda muhalefet etmeyeceklerini açıklıyorlardı. Öncelikle Bağdat Demiryolu Şirketi, hattın Basra'da sona ermesini ve Basra Körfezi kıyılarında liman inşa etme hakkından vazgeçtiğini beyan etmeliydi. Ayrıca Basra'da inşa

edilecek limana İngilizlerin %50'lik bir payla katılmaları, Basra'ya ulaşacak tüm gemilere ve demiryoluyla nakledilecek her türlü emtiaya eşit işlem yapılması, Bağdat Demiryolu Şirketi yönetim kurulunda iki İngiliz vatandaşının yer alması konularında kesin bir anlaşmaya varılmalıydı. Bunların dışında Alman yönetimi İngilizlerin onayı olmaksızın Körfez kıyılarında bir liman yapmaya kalkışmayacaklarını ya da bu tür bir girişime ortak veya destek olmayacaklarını açıkça belirtmeliydi.[11] İngilizlerin bu taslak metnini Almanlara iletmesinden sonra Kühlmann İngiliz delegelerinin Paris Barış Konferansı Mali Komisyonu'nda Osmanlıların Bağdat demiryolunun tamamlanmasını sağlayacak garanti ödemelerini karşılayabilmelerine yönelik düzenlemelerin yapılmasına katkıda bulunmasını istediyse de, bu istek İngilizlerce kabul görmemişti. Grey gerekçe olarak böyle bir yardımın Bağdat Demiryolu'na muhalefetten vazgeçmekten öte ona destek olmak anlamına geleceğini söylemişti. Grey'e göre böyle bir açık desteği, yaptıkları anlaşmalar gereği İtilaf devletlerine danışmadan vermeleri mümkün değildi.[12]

Bu gelişmenin akabinde 16 Temmuz 1913 tarihinde Almanlar karşı öneri paketlerini getirirken ilk konumlarına göre biraz daha talepkâr davranmışlardı. Her şeyden önce iki İngiliz vatandaşının yönetim kurulunda temsil edilmesini kabul ediyorlardı ama bu kez söz konusu İngilizlerin demiryolu şirketinde hisse sahibi olmaları şartını da getiriyorlardı. Bu yeni koşulun nedeni İngiliz para piyasasının desteğinden yararlanmak olmalıydı. Basra'dan Körfez'e demiryolu inşa imtiyazını iade etmeyi kabul ediyorlardı, ancak herhangi bir şekilde böyle bir hat yapılacak olursa Bağdat demiryolu trafiğini korumak için uygun düzenlemeler yapma hakkını saklı tutacaklardı. Bağdat ya da Basra'da liman yapma yetkisi Osmanlıların olacaktı. İngiliz yönetimi Almanların onayı olmadıkça Mezopotamya'da inşa edilecek olası rakip bir hatta destek vermeyecek, böyle bir girişimi özendirmeyecekti.[13] Almanların bu konuda bir sınırlama getirmek istemelerinin nedeni daha çok Fransızların bölgede birtakım demiryolu imtiyazları peşinde olduklarını düşündüklerinden olsa gerek.

Taslak ve karşı taslakların gidip gelişi nihai anlaşma tarihi olan 15 Haziran 1914 tarihine kadar devam etti. Kimi sıkı pazarlıklardan sonra Edward Grey ve Lichnowsky anlaşmayı parafe etmişlerdi. Anlaşmanın ilk maddesinde İngiltere, Bağdat demiryolunun uluslararası ticaret için önemini takdir ettiğini belirterek bu hattın Bağdat Demiryolu Şirketi tarafından yapılmasını ve işletilmesini güçleştirecek davranışlarda bulunmamayı veya bu gibi davranışları desteklememeyi taahhüt ediyordu. Buna karşılık Almanya aynı maddenin (b) şıkkında, şirkette hisse sahibi olmak kaydıyla İngiliz hükümetinin de onayını almış olan iki İngiliz vatandaşının yönetim kurulunda temsil edilmesini kabul ettiğini beyan etmekteydi.[14]

Anlaşmanın 2. maddesinde ise, her iki hükümetin Bağdat Demiryolu Şirketi'nin Babıâli ile yapmış olduğu anlaşmayı onayladığı belirtiliyordu. Yani demiryolunun terminusunun Basra olması, şirketin Basra'nın ötesinde demiryolu ve Körfez'de liman inşa etme hakkından vazgeçmiş olduğu, Basra ve Bağdat'ta liman yapım ve işletmesinin bağımsız bir Osmanlı şirketi tarafından gerçekleştirileceği kabul edilmişti.[15] Gerek tüm Bağdat hattı boyunca gerekse söz konusu limanlarda hiçbir mal ve tüccar grubuna herhangi bir nedenle farklı muamele edilmeyecekti. Bağdat Demiryolu Şirketi nakliye ücretlerine yapacağı zammı en az iki ay önce ilan etmekle yükümlü kılınmıştı. Aynı maddenin (b) fıkrası ise Alman hükümetinin söz konusu Osmanlı liman şirketine %40 payla

katılması ve yönetim kurulunda aynı oranda temsil edilmesi ile ilgiliydi.[16]

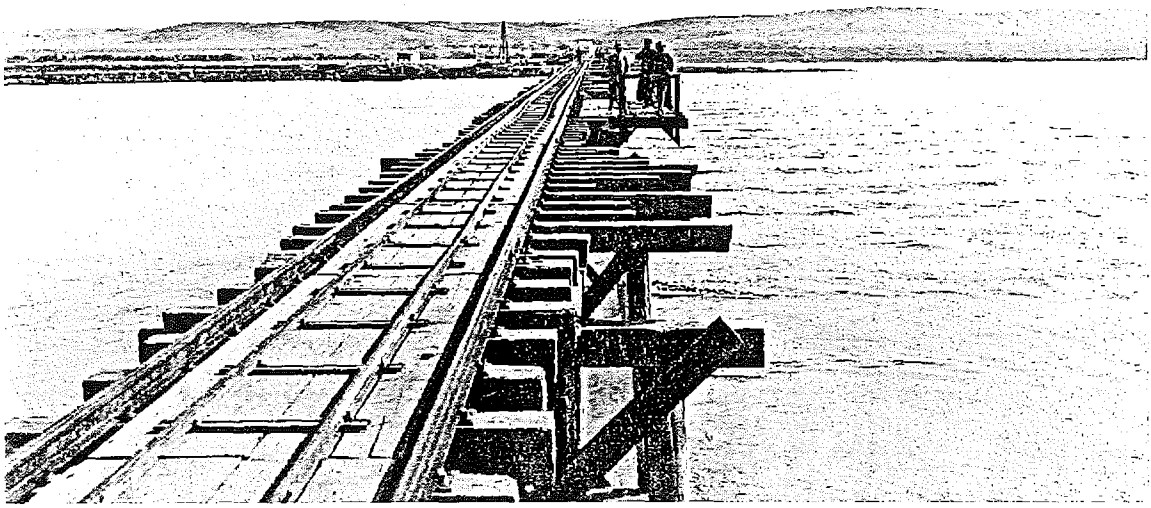
Anlaşma gereğince taraflar karşılıklı olarak bazı konularda birbirleriyle rekabet etmeme yükümlülüğü altına girmişlerdi. Almanlar İngilizlerin Bağdat demiryolunun Basra Körfezi kıyılarına ulaşmaması isteğini kabul ettiklerinden, demiryolunu Körfez'e bağlayacak bir hattı veya Körfez'de bir liman inşasına yönelik bir girişimi desteklemeyeceklerine dair söz veriyorlardı. Bu tür bir şube hattı ancak her iki hükümetin birlikte onay vermeleri halinde kabul edilebilirdi. Buna karşılık olarak İngilizler de Bağdat Demiryolu ile rekabet edecek veya şirketin kazanılmış haklarına zarar verecek hiçbir girişime destek olmayacaklardı. Anlaşmaya eklenen bir açıklayıcı notta Bağdat demiryoluna rakip bir hattın desteklenmeyeceği bölge ayrıntılı olarak tanımlanmış ve oldukça geniş tutulmuştu.[17] O kadar ki Grey'in bu konuda fazla tavizkâr davrandıkları gerekçesiyle parlamentoda topa tutulacaklarından ürktüğü anlaşılıyor. Bu nedenle İngiliz Dışişleri bakanı bu noktayı kabul ederken oldukça tereddüt geçirdiğini belirtiyor.[18]

Buna karşılık, eski bir Bağdat Demiryolu muhalifinden bu kez destek geleceğinin belli olması, Grey'i rahatlatmış olmalıdır. Sözünü ettiğimiz kişi, 1903 yılında demiryolu aleyhinde estirilen fırtınanın baş aktörlerinden İzmir-Aydın demiryolunun Avam Kamarası'ndaki temsilcisi Gibson Bowles idi. Kamara'da yaptığı konuşmalarda İzmir-Aydın hattının uğrayacağı zararlardan dolayı Bağdat Demiryolu'na ateş püskürdüğü ilgili bölümde anlatılmıştı. Yeni gelişmeler sonucu İzmir-Aydın hattının menfaatleri genişletildiği için bu kez bu tür bir muhalefetten çekinmeye gerek kalmamıştı. Gerçekten de Hakkı Paşa'nın gözlemciliğinde İngiliz ve Alman diplomatlarının yanı sıra, hem Bağdat hem de Aydın Demiryolu'nun temsilcileri 1914 yılının Şubat ve Mart ayları boyunca çeşitli toplantılar yaparak çıkarlarını uzlaştırmanın yolunu bulmaya çalıştılar. Aslında bu sorunun çözümünün hiç zor olmadığı kolayca anlaşılabilir. Zira her iki demiryolunun Afyon'da birleştirilmesi sonucu iki şirketin de yolcu ve yük trafiğini ve böylece kârlarını artıracağı belliydi. Bu çözüm birbirinden bağımsız iki hat yerine bütünsel bir demiryolu ağına sahip olacak olan Osmanlı İmparatorluğu açısından da desteklenecek bir olguydu. Böylece İngiliz girişimciler demiryolunu Afyon'a kadar uzatma hakkını da elde etmiş olacaklardı. Üstelik Almanlara Eğridir ve Beyşehir göllerine yapacakları bağlantı hatlarını da kabul ettirmişlerdi.[19] Aydın demiryolu girişimcileri bununla da yetinmeyerek söz konusu göllerde navigasyon hakkı elde etmek için de bastırmışlardı.[20] O dönemde Almanlar Eğridir gölünde sulama projelerini hayata geçirmiş bulunduklarından elde edilecek potansiyel kazancı paylaşmak istememişlerdi. Sonuçta İngilizler sulama faaliyetlerine zarar vermemek koşuluyla Beyşehir gölünde gemi işletmeciliği için Almanlarla eşit haklara sahip olmuşlardı.[21] Görüldüğü gibi Bowles'un muhalefetini desteğe çevirecek önemli gelişmeler olmuştu. İki demiryolunun birleştirilmesinin Ege Denizi'ne çıkışı sağlayacağı için Bağdat Demiryolu Şirketi'ne getireceği yararlar ise son derece açıktı.

Anlaşmaya varılan önemli konulardan biri de Dicle ve Fırat nehir işletmeciliği ile ilgiliydi. Öncelikle Almanların başlangıçta bu konuda tümüyle uzlaşmacı davrandığını hatırlayalım. Ancak kamuoyunun ve sermaye çevrelerinin etkisiyle Almanlar taleplerini giderek artırmışlardı. Kühlmann ilk önerilerinin ardından iki hafta sonra, kurulacak nehir işletmesinden hisse senedi almak isteyen vatandaşlarına bunu yapmayı yasaklayamayacaklarını, ancak teşvik etmeme sözünü

Fırat üzerinde bir tahta köprü.

verebileceklerini belirtmişti.[22] Ardından iki hafta daha geçmişti ki bu kez Bağdat Demiryolu Şirketi yönetim kuruluna iki İngiliz vatandaşını kabul etmelerine karşılık olarak, İngilizlerin de bir Alman vatandaşını Dicle ve Fırat gemicilik şirketinin yönetimine almaları talebini iletti.[23] Kısa bir süre sonra da Arthur von Gwinner söz konusu şirkette kendilerinin küçük de olsa bir pay sahibi olmalarını istemişti. Bu miktar İngilizlerin değil,



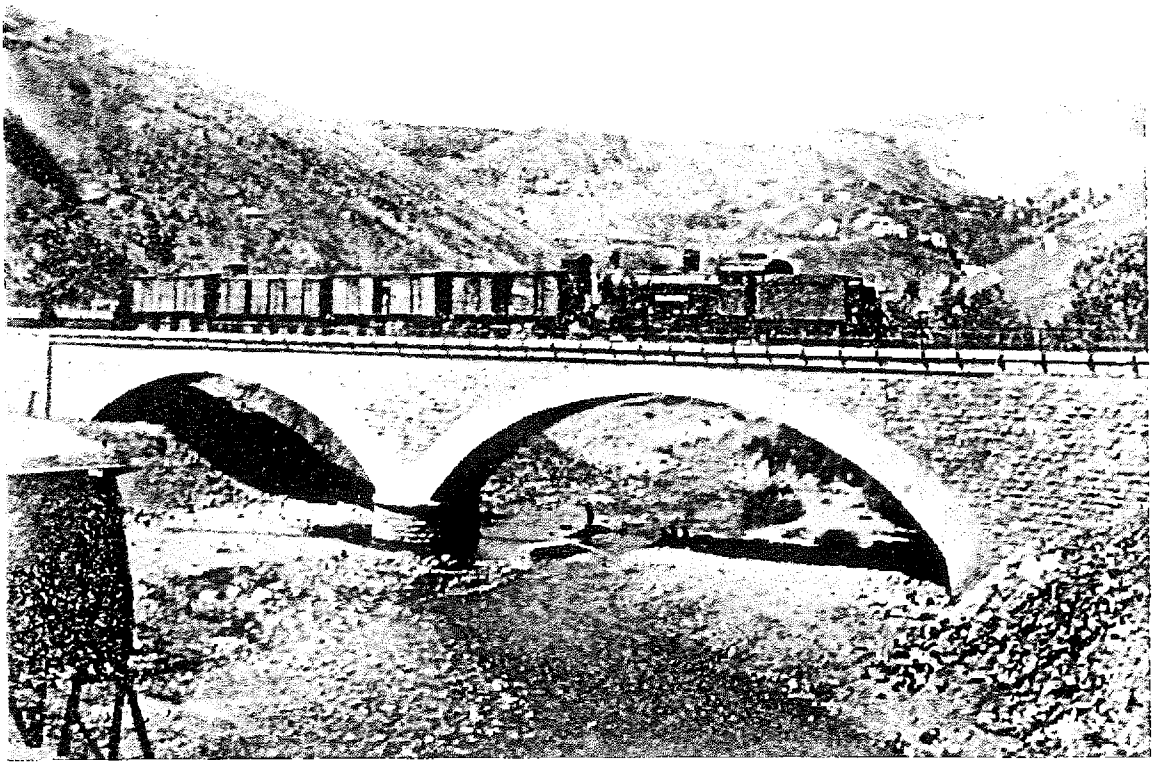
Fırat üzerinde kurulmuş bir demiryolu köprüsünün 1913 yılında çekilmiş fotoğrafı.

Osmanlıların payından Almanlara aktarılacaktı. Alman yöneticiler İngilizlere bu konuda anlayışlı olmaları gerektiğini, yoksa kendilerinin Alman kamuoyuna ve özellikle de gemicilik işletmelerine, bu tekeli neden geri verdiklerini açıklayamayacaklarını, örneğin konuyla doğrudan ilgili olan Hamburg-Amerika Gemicilik Şirketi'nin yaygarayı koparacağını belirtmişti. Gerçekten de Almanların bu hamlesi önemli ölçüde Alman gemi endüstrisinin baskılarından kaynaklanmıştı. Parlamentoda konu bu yönüyle sorgulandığı gibi kimi gazeteler Almanların Mezopotamya nehirlerindeki haklarının yeterince savunulmadığını yazmışlardı. Bunun dışında Hamburg-Amerika Gemicilik Şirketi'nin başkanı Albert Ballin de Dışişleri'ne gönderdiği bir yazıda, müzakerecilerin Alman çıkarlarını yeterince koruyamadıklarından dem vurmuştu.[24]

Gerçekten de Hamburg-Amerika Gemicilik Şirketi (HAPAG) 1906 yılında Avrupa limanları ile Basra Körfezi arasında düzenli gemi seferleri başlatarak Alman yöneticilerinin görmezlikten gelemeyeceği bir konuma ulaşmıştı. Bu konumunu sürdürmesi en azından Şattülarap'ın okyanus aşırı gemi trafiğine açık tutulacak koşulları barındırmasına bağlı idi. Osmanlı-İngiliz anlaşması yapıldığında Alman parlamentosunda yapılan bir görüşme, milletvekillerinin süreci titizlikle izlediğini gösteriyor.[25] Gerek Basra'nın okyanus gemilerine açık tutulması ve gerekse taşıma koşullarında hiçbir ayrımcı uygulamanın söz konusu olmaması konusu etkili çevrelerde önemsendiğinden, Alman diplomatlar da tüm görüşmelerde bu konunun altını çizmişlerdi. Kaldı ki yukarda belirtildiği üzere HAPAG adına Genel Müdür Ballin hükümet üzerindeki etkisini doğrudan nehir taşımacılığına katılmak için de kullanmaktaydı. Ballin, Dışişleri Bakanı Jagow'a, İngilizlerin yeni kazanımları ile Mezopotamya'da rekabet edemeyecekleri kadar güçlendiklerini söylemişti. Bu nedenle yönetim, oluşturulacak yeni şirkette kendilerinin pay sahibi olmasını desteklemeliydi.[26] Bu baskıların da etkisiyle 7 Haziran 1913 tarihinde, Alman müzakereciler HAPAG'ın nehir işletmeciliği şirketinde küçük de olsa bir pay sahibi olmasını ve Almanların Şattülarap nehir komisyonunda temsil edilmeleri gerektiğini savunmuşlardı.

Sonuçta diğer konular gibi nehir işletmeciliği sorunu da 15 Haziran nihai anlaşmasına kadar çözülerek anlaşmada iki madde olarak yerini almıştı. İngilizlerin en çok Almanların yeni kurulacak gemicilik şirketinde %20 pay sahibi olmalarına karşı çık-

Hamburg-Amerika Gemicilik Şirketi'nin (HAPAG) başkanı Albert Ballin.



Dicle nehrinde bir köprü (1935 Maden, Ergani).

tıkları anlaşılıyor.[27] Ancak Almanlar da Bağdat Demiryolu Şirketi ile Mezopotamya'da açıkça rekabete girecek olan bu şirkette pay sahibi olma taleplerinde ısrar etmişlerdi.[28] Sonuçta, Almanlar Osmanlı-İngiliz anlaşmasını onaylamayı kabul ederlerken, İngilizler de Bağdat Demiryolu Kumpanyası'nın söz konusu şirkette Almanların Osmanlıların payından %20 hisse senedine sahip olmalarını ve aynı oranda yönetim kurulunda temsil edilmelerini onaylamışlardı. Bağdat Demiryolu Şirketi'nin inşaat malzemelerini nehir yoluyla taşıma hakları, hatlar Basra'ya ulaşana kadar devam edecekti. Bunun dışında hiçbir şekilde hiçbir mal ve müşteri grubuna farklı koşullar uygulanamayacağı üzerinde de uzlaşmaya varılmıştı.[29]

Bu konuda yapılan müzakerelerde Lord Inchcape'ın çıkarlarına geniş yer verildiğini belirtelim. 23 Şubat 1913 tarihinde Kühlmann ile İngiliz Dışişleri'nden Eyre Crowe'un huzurunda lord ile Bağdat Demiryolu Şirketi arasında imzalanan anlaşma bu konuda yeterince fikir veriyor. Bağdat Demiryolu Şirketi Osmanlı yönetiminin lorda verdiği hakları tanıyor, bunun yanı sıra nehir yoluyla demiryolu malzemelerinin taşınması konusunda Lynch Şirketi ve ortağı bir Belçika şirketi ile yaptığı anlaşmayı iptal ederek, imtiyazı lordun kuracağı yeni şirkete devrediyordu. Lordun kuracağı şirket inşaat malzemelerini Dicle üzerinden tonu 22,5 şilinden taşıyacak ve yılda 100.000 ton malzemenin taşınması garanti edilecekti.[30] Ancak bu yeni anlaşma daha önce Lynch ile yapılmış olan anlaşmanın kazanılmış haklarına açıkça ters düştüğünden, 27 Mart tarihinde lord ile Lynch Kardeşler arasında yapılan bir mukavele ile değiştirildi. Yeni anlaşmada Lynch Kardeşler, lordun kuracağı Osmanlı Nehir İşletme-

ciliği Şirketi'nde yer alacaklar ve F. Lynch şirketin direktörlerinden biri olacaktı. Aynı anlaşma ile Bağdat Demiryolu Kumpanyası kendi elinde bulunan Bağdat ve Basra'da liman tesisleri inşa hakkını Lord ile Lynch'in %40 hisse ile katılacakları bir Osmanlı liman şirketine devrediyordu. Her zaman olduğu gibi yönetim kurullarında sandalyeler hisseler oranında dağıtılacaktı.[31] Görüldüğü gibi İngiliz yönetiminin açık desteği sayesinde lordun gücü giderek artarken, küçük bir havuzda büyük bir balık olan Lynch Kardeşler de büyük bir gölde küçük bir balık haline geliyorlardı.[32]

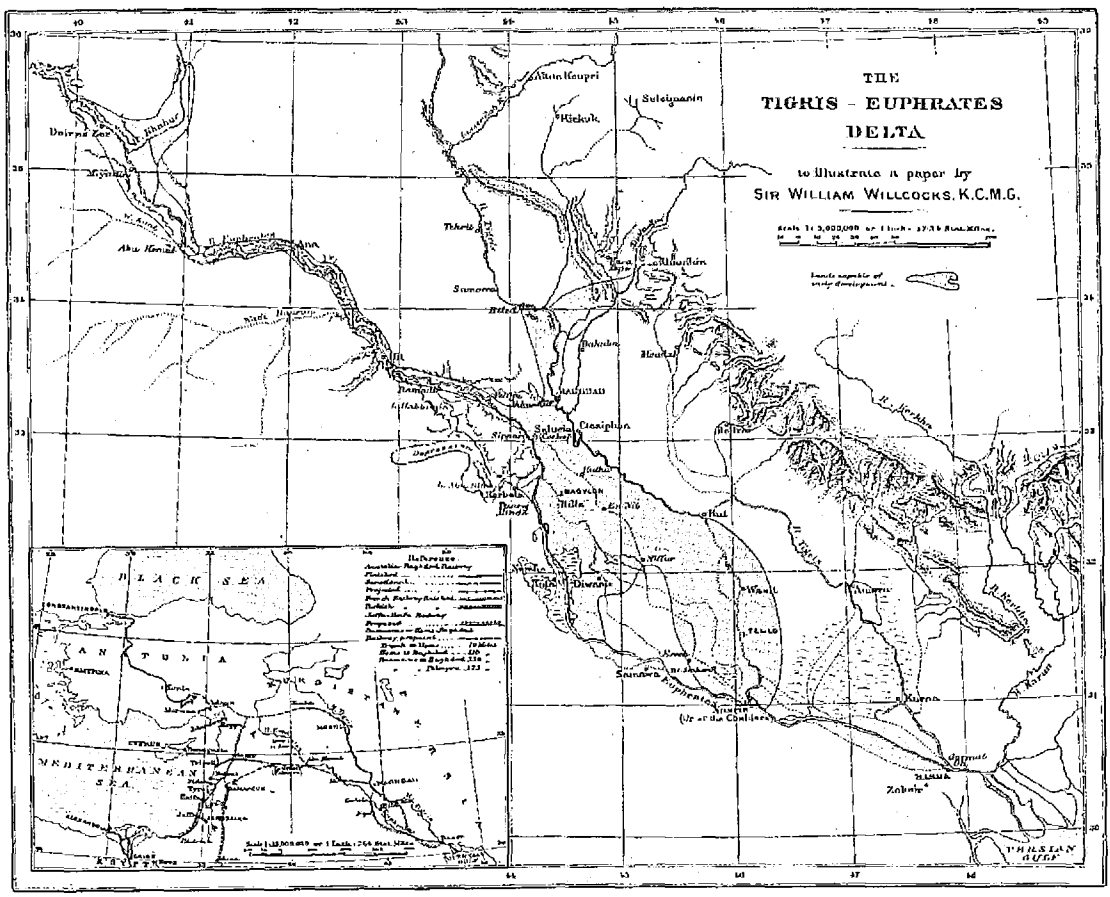
Alman-İngiliz anlaşmasında yer alan son önemli düzenleme Şattülarap sorunu üzerineydi. İngilizler Almanların Şattülarap nehir komisyonunda temsil edilme talebini reddetmişlerdi. Dışişleri'nden Parker söz konusu komisyonun Osmanlı niteliğini önplana çıkararak, komisyondaki İngiliz vatandaşının da Osmanlı yönetimince istihdam edileceğini belirtmişti. Yani bu komisyon, kendilerinin üzerinde pazarlık yapabilecekleri uluslararası bir yapı oluşturmuyordu. Eğer Almanlar bu komisyonda temsil edilmeyi talep ederlerse diğer büyük güçler de aynı istekte bulunmaktan geri kalmazlar ve komisyon Osmanlı niteliğini tümüyle yitirirdi. Ayrıca nasıl olsa İngiliz-Osmanlı anlaşması, hem kendilerini hem de Osmanlıları tüm uluslardan Körfez'i ziyaret edecek gemilere milliyetlerine bakılmaksızın eşit davranma yükümlülüğü altına sokmuştu. Üstelik komisyon yıllık hesaplarını yayınlamak zorunda olacaktı.[33] İngilizler bu görüşmeden üç gün sonra Almanlara verdikleri taslakta da hem bu konuda hem de Şattülarap'ın okyanus aşırı gemiler için elverişli koşullarda tutulacağı konusunda garanti veriyorlardı.[34]

Almanlar bunun üzerine Körfez'de düzenli gemi seferleri yapan ulusların Basra'daki konsoloslarından oluşacak ve danışmanlık işlevi görecek bir komite (*comitee de surveillance*) kurulmasını önerdiler. Bu komite navigasyon koşulları üzerine her türlü konuyla ilgili olarak Şattülarap komisyonu ile ilişkide bulunacaktı.[35] İngilizler Almanların bu önerisine iki başlı bir yapının ortaya çıkacağı gerekçesiyle karşı çıktılar. Almanlar İngilizlerin kararlılığı karşısında demiryolunun Şattülarap üzerinden gemi ulaşımıyla denizle bağlantısını garanti altına almak için yeni bir öneri getirdiler. Eğer Şattülarap makul bir süre içinde okyanus gemilerine açık bir hale getirilemezse, Basra'dan okyanus aşırı gemilerin ulaşabildiği noktaya kadar bir bağlantı hattı inşa edilecekti ve kendileri de bu şube hattında hisse ve temsil hakkına sahip olacaklardı.[36] İngiliz yöneticileri 31 Mart tarihli yanıt niteliğindeki taslaklarında bu öneriyi de reddetmişlerdi. Sonunda Almanlar bu aşamada verdikleri ödünleri Anadolu'da sulama konusundaki anlaşmalarla telafi etmeyi düşünerek bu konuda ısrarcı olmaktan vazgeçtiler ve nihai anlaşmaya bu konu İngilizlerin istediği şekilde girdi.[37]

Bu arada taraflar arasında teknik zorlukları saptayıp öneriler getirecek bir uzman komitenin kurulmasına karar verilmişti. Komite her iki ülkenin Dışişleri temsilcilerinin yanı sıra, Hapag ile Bağdat Demiryolu şirketlerinin temsilcileri, Lord Inchcape ve diğer bazı İngiliz sermaye çevrelerinden oluşmuştu. Model olarak Tuna komisyonunun örnek alınması öneriliyordu. Komisyon hangi tip gemilerden ne gibi gümrük resimleri ve taşıma ücretleri alınacağı konularında oldukça teknik ayrıntılara girerek kapsamlı öneriler hazırlamıştı. Bu teknik komisyonun çalışmalarında fazla zorlanmadan dostça bir hava estiği anlaşılıyor. Yapılan öneriler 15 Haziran 1914 nihai anlaşmasının ilgili maddesinde ayrıntılı olarak yerini almıştı.[38]

Alman-İngiliz anlaşmasının altıncı maddesi, her iki ülke yöneticilerinin, Şattülarab'ın kalıcı bir biçimde gemi trafiğine elverişli hale getirilmesi için Osmanlı yönetimi üzerindeki etkilerini kullanacaklarını belirliyordu. Osmanlılardan talep edilecek hususlara, açık deniz gemilerinin Basra limanına kadar kolaylıkla çıkmalarına olanak verilmesi ve bu limanın milliyetlerine bakılmaksızın tüm gemilere açık tutulmasının sağlanması da dahildi. Anlaşmanın yedinci maddesi ise Alman yönetiminin Şattülarab komisyonunun görevlerini tatmin edici bir şekilde yerine getirdiği müddetçe İngiliz-Osmanlı anlaşmasını tanıdığını belirliyordu. Buna karşılık İngiliz yönetimi de Basra'daki Alman konsolosunun doğrudan komisyon ile iletişim halinde olmasını ve komisyonun işlevini aksattığı varsayımında ve Alman konsolosunun şikâyeti üzerine konunun tarafsız bir bilirkişiye götürülmesini kabul ediyordu. Bilirkişi Alman konsolosu ve her iki komisyon üyesinin üzerinde anlaştıkları bir uzman olacaktı. Eğer bu konuda söz konusu kişiler arasında bir uzlaşma sağlanamazsa başvurulacak hakem için Hollanda Kraliçesi'ne danışılacaktı. Anlaşmanın açıklayıcı maddelerinden biri de hakem sürecinin uygulanmasıyla ilgiliydi.[39]

Bu arada her iki ülkenin temsilcileri Anadolu'da sulama faaliyetleri üzerine de pazarlık yapmışlardı. Bilindiği gibi Almanlar Konya ovasını sulama projesini hayata



William Willcocks'un Güney Mezopotamya için hazırladığı sulama projeleri (1909).

geçirmişler, Çukurova sulama imtiyazını da elde etmiş ve Adana'da önemli ıslah çalışmaları yapmışlardı. İngilizlerin ise sulama amaçlı çabaları Mezopotamya'ya yönelikti. Jön Türkler işbaşına geldiğinde William Willcocks'u sulama faaliyetleri için danışman olarak atamışlar, Willcocks da Mezopotamya ovasının sulanmasıyla ilgili kapsamlı bir proje hazırlamıştı. Projenin maliyeti yaklaşık 750 bin sterlin tutmuştu.[40] 1912 yılında bazı İngiliz firmaları Willcocks'un projesini hayata geçirmek için Babıâli'ye başvurmuşlarsa da mali bunalım yüzünden bu tekliflere olumlu yanıt verilememişti. Bu durumda Almanlar Mezopotamya'da sulama faaliyetlerini kimsenin ayrıcalığının olmadığı serbest rekabet alanı olarak görmek isterlerken, İngilizler hayata geçirilememiş olsa da bölgede o zamana kadar sadece kendilerinin somut çabaları ve yapılmış teklifleri olduğu için ayrıcalık sahibi olduklarını düşünüyorlardı. Sonuç olarak İngilizler Adana bölgesinde Almanların sulama haklarını tanırken kendilerinin Mezopotamya'da ayrıcalıklı konumda olduklarını da Almanlara kabul ettirmişlerdi.[41]

İngiliz hükümeti kendisi için endişe kaynağı olan sorunları böylelikle bir bir ortadan kaldırdıktan sonra anlaşmayı imzalamıştı. Edward Grey 29 Haziran tarihinde Avam Kamarası'nda anlaşmanın içeriğini resmen milletvekillerine anlattı.[42] İngiltere bundan böyle Osmanlı gümrük vergilerinin %11'den %15'e çıkarılmasına ve bu artıştan sağlanacak gelirin Bağdat Demiryolu'nun finansmanında kullanılmasına itiraz etmeyecek; ayrıca tekeller, alkol, petrol, kibrit, oyun kâğıtları, sigara kâğıdı ve şekerden alınacak vergilerin Bağdat demiryolu inşaatı için kullanılmasına karşı çıkmayacaktı.[43]

1 Cevat Bey'den Hariciye Nezareti'ne, *B.O.A.*, HR. SYS, 110/14. İlişkilerdeki gerginliğin yumuşaması bağlamında bir yorum için bkz. "Anglo-German Relations", *The Economist*, 21.6.1911, s. 1349, 1350.

2 Sidney Bradshow Fay, *The Origins of the World War*, Vol. 1, New York, 1947, s. 299, 300.

3 Kenneth O. Bjork, *Great Britain and the Bagdad Railway*, Yayınlanmamış Master Tezi, University of Wisconson, 1981, s. 105.

4 Oysa Grey Osmanlı Büyükelçisi'ne bu konunun gündeme gelmeyeceğine söz vermişti, bkz. Margaret L. Martin, *The English Negtiotions in the Bagdad Railroad, 1912-1914*, Yayınlanmamış Master Tezi, The Ohio State University, 1939, s. 17.

5 Earle, s. 254.

6 Diary of Lord Haldane's Visit to Berlin, F.O., 10 Şubat 1912, *B.D.*, Volume 6, No. 506, s. 683.

7 Gerçi 1912 yılının sonlarında Marschall'ın ani ölümü üzerine bu göreve Prens Lichnowsky atanmıştı.

8 Earle, s. 254.

9 Lichnowsky'den Hollweg'e, Londra, 24 Şubat 1913, *GP*, Band 37/1, Nr. 14717, s. 141, 142.

10 Minute by Mr. Parker, F.O., 7 Mayıs 1913, *B.D.*, Volume 10/2, No. 66, s. 97-99.

11 Draft Anglo-German Declaration, *B.D.*, Volume 10/2, No. 89 (ek 3), s. 139, 140.

12 Chapman, s. 176, 177.

13 Lichnowsky'den Grey'e, Londra, 16 Temmuz 1913, *B.D.*, Vol. 10/2, No. 118 (ek 2 ve 3), s. 177, 178.

14 German-British Convention, F.O., 16 Haziran 1914, *B.D.*, Vol. 10/2, No. 249 (ek), s. 398-408. Birinci madde için bkz. s. 398. Anlaşmanın kısaltılmış aktarımı için bkz. *The Great Powers and the Near East 1774-1923*, ed. M. S. Anderson, Londra, 1970, s. 146, 147.

15 Zimmermann Kayzer'in de okuduğu ve onayladığı bir raporunda, Basra'nın ötesinde demiryolu inşa hakkından iki sene önceki yeni imtiyaz imzalanırken vazgeçtiklerini ve bu kârlı olmayan hat yerine çok daha önemli olan İskenderun hattının imtiyazını elde ettiklerini belirtiyordu. Zimmermann'dan Wedel'e, Berlin, 19 Haziran 1914 ve Wedel'den Dışişleri'ne, Hamburg, 20 Haziran 1914, *GP*, Band 37/1, Nr. 14 902, 14 903, s. 449-451. İlk raporun kısaltılmış İngilizce tercümesi için,

Zimmermann'dan Wedel'e 19.6.1913, *G.D.D.*, Vol. 4, XXXVII. 449, s. 253-255.

16 German-British Convention, 2. Madde, s. 398, 399.

17 German-British Convention, Açıklayıcı Not (bölüm 3), s. 403.

18 Grey'den Goschen'e, F.O., 21 Mart 1914, *B.D.*, Vol. 10/2, No. 215, s. 347.

19 Historical Section of the Foreign Office, *Anatolia*, No. 59, Londra, 1920, s. 49.

20 Memorandum of Points to be discussed between the Representatives of the Anatolien, Bagdad and Symirna – Aidin Companies, F.O., 21 Mart 1914, *B.D.*, Vol. 10/2, No. 216, s. 348, 349.

21 German-British Convention, Ek: Ottoman Railway from Smyrna to Aidin, s. 404, 405.

22 Minute by Mr. Parker, F.O., 21 Mayıs 1913, *B.D.*, Vol. 10/2, No. 78, s. 127.

23 Communication from Kühlmann, Londra, 4 Haziran 1913, *B.D.*, Vol. 10/2, No. 39 (ek 1), s. 137, 138.

24 Chapman, s. 190, 191.

25 Jagow'un liberal milletvekili Müller'in sorusuna yanıtı için bkz. Goschen'den Grey'e, Berlin, 31 Mayıs 1913, *B.D.*, Vol. 10/2, No. 84, s. 132.

26 Ballin'den Jagow'a, Hamburg, 3 Haziran 1913, *GP*, Band 37/1, Nr. 14751, s. 192-195.

27 Kühlmann'dan Hollweg'e, 29.8.1913, *G.D.D.*, Vol. 4, XXXVII. 231, s. 247.

28 Jagow'dan Kühlmann'a, 3.9.1913, *G.D.D.*, Vol. 4, XXXVII. 232, s. 248. Zimmermann'dan Kühlmann'a, 27.3.1913, *G.D.D.*, Vol. 4, XXXVII. 252, s. 249.

29 German-British Convention, 4. ve 5. maddeler, s. 400.

30 Bagdad Railway Agreement, Londra, 23 Şubat 1914, *B.D.*, Vol. 10/2, No. 202, s. 329-333.

31 Lichnowsky'den Hollweg'e, Londra, 4 Nisan 1914, *GP*, Band 37/1, Nr. 14867, s. 418, anlaşmanın tamamı için bkz. 415-419.

32 Earle, *Turkey...*, s. 259, 260.

33 Minute by Mr. Parker, F.O., 7 Haziran 1913, *B.D.*, Vol. 10/2, No. 91, s. 143.

34 Draft Anglo-German Declaration, *B.D.*, Vol. 10/2, No. 89, ek 3, s. 140.

35 Lichnowsky'den Grey'e, Memorandum, Londra, 16 Temmuz 1913, *B.D.*, Vol. 10/2, No. 118 (ek 3), s. 179.

36 Lichnowsky'den Grey'e, Londra, 1 Şubat 1914, *B.D.*, Vol. 10/2, No. 198, s. 319, 320.

37 Chapman, s. 198.

38 German-British Convention, açıklayıcı not bölüm 4, s. 403.

39 German-British Convention, açıklayıcı not bölüm 5, s. 403.

40 Eisenbahn and Kommunikationsbauten, dann Kulturarbeiten in der Türkei mit Abschluss des Jahres 1909, *Staatsarchiv Wien*, Ad. Registratur, F 19/32. Willcocks'un projelerini gerekçelendirmesi konusunda bkz. W. Willcocks, "Mesopotamia: Past, Present, and Future", *Geographical Journal*, XXXV (1910), s. 1-18. İngilizler savaştan sonra Irak'ta Willcocks'un hazırlamış olduğu kimi projeleri uygulamaya soktular, bkz. Roland Gorbold, "Irak Restored", *Asia*, No. 11, Kasım 1922, s. 892, 893.

41 German-British Convention, s. 407, 408. Böylelikle Bağdat Demiryolu üzerine çok taraflı uluslararası anlaşmalar zinciri tamamlanmış oluyordu. Kısa bir özet için bkz. C. Imhoff, "Das Eisenbahnnetz der Asiatischen Türkei vor dem Kriegsausbruch", *Petermanns Mitteilungen*, 61, 266, 1915, s. 264.

42 Jean Lannin, Lord Grey and Germany, His Attitude toward and Influence on Anglo-German Relations 1905-1914, with special Reference to the Bagdad Railway end the Question of Naval Supremacy, Yayınlanmamış Master Tezi, The Colleges of the City of Detroit, 1932, s. 18.

43 Edward Mead Earle, "The Secret Anglo-German Convention of 1914 Regarding Asiatic Turkey", *Political Science Quertarly*, Vol. 38, No. 1, (Mart 1923), s. 36, (makalenin tamamı s. 24-44). Aynı madde için bkz. German-British Convention, (açıklayıcı not 1), s. 402. Anlaşmanın ayrıntılı metni ayrıca Bode, s. 104-110'da bulunabilir.

BEŞİNCİ BÖLÜM

Sürecin Tamamlanması: Petrol Savaşları/Anlaşmaları

44

PETROL İMTİYAZI PEŞİNDE

Kuveyt ve Katar gibi çölden ibaret iki kaza yüzünden İngiltere ile ihtilaf çıkaramayız. Bu ehemmiyetsiz topraklardan ne gibi faydamız olabilir? Kuveyt ve Katar'ı İngiltere'ye bırakmaya ve zengin Irak vilayetimizle uğraşmaya karar verdim.

Mahmut Şevket Paşa

Bağdat demiryolu ile ilgili anlaşmalarda, o dönemin en önemli pazarlık konularının başında gelen petrol üzerine bir şey bulunmaması dikkatli okurların gözünden kaçmamış olabilir. Bunun nedeni petrolün bu sürece paralel olarak İngiliz ve Almanlar arasında ayrıca sert müzakerelere konu olması ve konunun 15 Haziran anlaşmasından evvel 19 Mart 1914 anlaşmasıyla kesin bir çözüme ulaştırılmış olmasıydı.

Osmanlı İmparatorluğu'nda İngilizler yüzyılın başından beri Almanlarla petrol çıkarma imtiyazı konusunda büyük bir mücadele içindeydiler. Bu mücadelenin aktörü ise İngiliz yönetiminin tam desteğine sahip olarak Deutsche Bank ile rekabet etmekte olan, William Knox D'Arcy'nin sahibi olduğu Anglo-Persian Oil Company (APOC) idi. D'Arcy Avustralya'da altın madeni işletmeciliğinden servet sahibi olmuş, sonra da 1.295.000 kilometrekare gibi dev bir alanı kapsamak üzere İran petrollerinin işletme imtiyazını elde etmişti.[1] İngiliz girişimci en güvendiği elemanlarından Marriot'u 1901 yılında, Nichols'u ise 1903 yılında Mezopotamya petrolleri ayrıcalığını elde etmeleri doğrultusunda çaba göstermeleri için İstanbul'a yollamıştı.[2] Nichols bu amaca yönelik olarak İstanbul'da "Ottoman Petroleum Syndicate" isimli şirketi kurmuştu. D'Arcy'nin Mezopotamya'da petrol imtiyazı elde etmek için İngiliz yönetiminden destek talebi olumlu karşılanmıştı. Dışişleri Bakanlığı İstanbul'daki İngiliz büyükelçisine bu şirketin yetkililerine her türlü desteğin verilmesi konusunda gerekli talimatı vermişti.

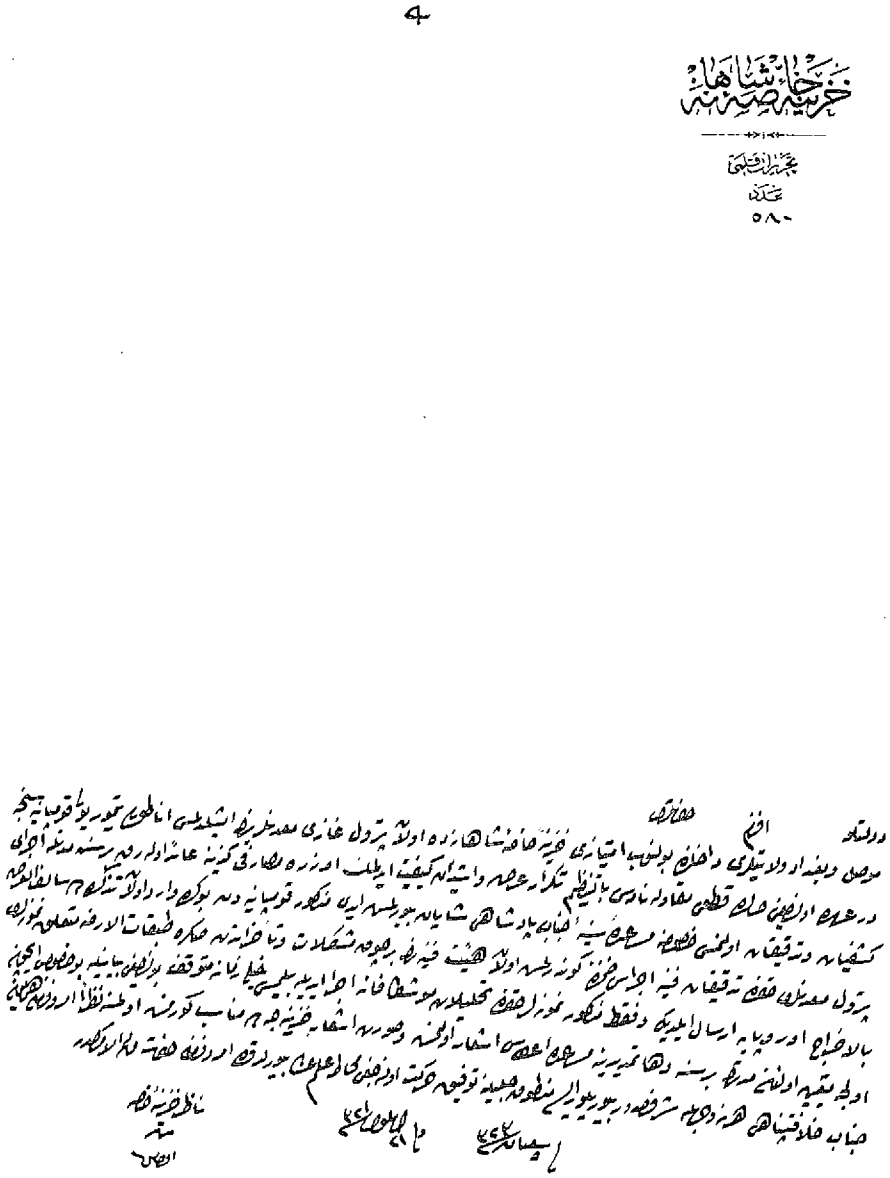
İlk kez 1888 yılında Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verilen hat boyunca maden arama ve işletme imtiyazının, 1903 Bağdat Demiryolu imtiyazında da sürdürüldüğünü hatırlayalım. Daha imzalanmadan önce bile, hatların her iki yanından yirmişer kilometre dahilinde maden arama ve işletme imtiyazının Bağdat Demiryolu sözleşmesinin önemini artıracağı biliniyordu. Örneğin 1900 yılında Nicholas O'Conor bölgede bulunacak petrol kaynaklarının Bağdat hattının prodüktivitesini önemli boyutlarda artıracağını yazmıştı. Paul Rohrbach da, "Bağdat demiryolunun petrol açısından zengin bölgelerden geçiyor olmasının değerini bilmeliyiz. Bu konuda korkacağımız tek husus herhangi bir Alman girişimi garanti altına alınmadan önce yabancı spekülatörlerin Mezopotamya'da

Hazine-i Hassa Nazırı Sakızlı Ohannes Paşa.

benzeri bir hak elde etmesidir" diyordu.[3] Alman oryantalistin sözünü ettiği grubun İngiliz D'arcy olduğu anlaşılıyor.

Bağdat Demiryolu anlaşmasının 22. maddesi Alman şirketine, hattın her iki tarafında yirmişer kilometrelik bir alanda petrol dahil her türlü maden çıkarma ve işletme hakkını vermişti. Hazine-i Hassa Nazırı Ohannes Paşa ile şirket adına Kurt Zander arasında bu çerçevede yapılan görüşmeler ertesi yıl haziran ayında tamamlandı. İmzalanan petrol sözleşmesinde, şirkete Musul ve Bağdat vilayetlerinde bir yıl süreyle maliyetini kendileri karşılamak şartıyla incelemelerde bulunma hakkı tanınıyordu.[4] Eğer incelemeleri sonucunda şirket imtiyaz sahibi olduğu madenleri işletmeyi talep ederse, bu hak kendisine "Hazine-i Hassa-i Şahane'nin iştirakiyle ve kontrolü tahtında olmak üzere mukavele-i mahsusa ile ve 40 sene müddetle" verilecekti.[5] Sözleşme, tezkirede belirtilmiş maddeler aynen muhafaza edilerek temmuz ayında taraflar arasında imzalanmıştı.[6]

Bunun üzerine şirket, çalışmalarına başladıysa da bir yıllık sürenin dolmasına rağmen Osmanlı yönetimine herhangi bir bilgi iletmemişti. Bu nedenle Ohannes Paşa 8 Ağustos 1905 tarihinde şirkete gönderdiği bir yazı ile sürenin dolmuş olduğunu hatırlatarak yükümlülüklerini yerine getirmesini istemişti. Şirket verdiği yanıtta bölgede yaptıkları çalışmaların zorluklarını, jeolojik örneklerin ancak elde edilebildiğini ve analiz için Avrupa'ya gönderildiğini, bunların layıkıyla analiz edilebilmeleri için zamana gereksinimleri olduğunu gerekçe göstererek kendilerine verilen sürenin bir yıl daha uzatılmasını talep etmişti.[7] Bunun üzerine Hazine-i Hassa Nezareti şirketin bu talebini kabul etmemiş ve 1905 yılının Ekim ve 1906 yılının Temmuz ve Ağustos aylarında ısrarla şirketin yükümlülüklerini yerine getirmediğini vurgulamıştı. Nezaretin şirkete yolladığı 9 Ağustos tarihli yazısında sözleşmenin altıncı maddesi hatırlatılarak, şirketten net bir yanıt alınamazsa imtiyazın bir başka şirkete verilebileceği anımsatılmıştı. Bu uyarının ciddiyetini algılayan şirket 22 Ağustos tarihinde yaptıkları araştırmanın 340.000 franka mal olduğunu, araştırmalarının bölgedeki petrol kaynakları hakkında fazla cesaret verici olmamasına rağmen maliyetleri kendileri karşılamak üzere sondaj çalışmalarını yapmaya hazır olduklarını belirtmişti. Yazışmalar bu şekilde karşılıklı olarak sürmüş ve Hazine-i Hassa'nın 26 Ocak 1907 tarihli yazısında, şirketin ilk bir yıl içinde sondaj çalışmalarını tamamlamış olması gerektiği vurgulanarak sözleşmenin feshedildiği tebliğ edilmişti. Şirket bu kararı tanımadığını belirtmişse de, Osmanlı yönetimi 4 Mart tarihinde sözleşmenin son bulduğu görüşünü yinelemişti.[8]



Hazine-i Hassa Nazırı Ohannes Paşa Anadolu Demiryolu Şirketi'ne gönderdiği bir yazı ile petrol arama konusundaki yükümlülüklerini yerine getirmesini istemişti. Şirket verdiği yanıtta bölgede yaptıkları çalışmaların zorluklarını, jeolojik örneklerin ancak elde edilebildiğini ve analiz için Avrupa'ya gönderildiğini, bunların layıkıyla analiz edilebilmeleri için zamana gereksinimleri olduğunu gerekçe göstererek kendilerine verilen sürenin bir yıl daha uzatılmasını talep etmişti. Ohannes Paşa'nın tezkiresi, B.O.A., *Y. MTV, 279/23.*

Nazır Ohannes Paşa'nın bu süreci irdelediği 26 Mart 1907 tarihli tezkeresinde, mukavelenameye tamamen ters düşen davranışları sonucunda şirketle "icra-yı müzakereye mahal ve imkân kalmamış olmasına binaen", sözleşmenin yürürlükten kalkmış sayıldığının şirkete bildirildiği belirtilmiştir. Paşa bu arada petrol imtiyazları konusunda yeni başvurular olduğunu vurgulayarak en uygun koşulları teklif edene imtiyazın verilmesinin geciktirilmemesi gerektiği üzerinde durmuştur.[9] Anlaşılan bu kez Alman şirketi Osmanlı İmparatorluğu'ndaki güçlü konumunu fazla abartmış, rekabet sürecini ve Osmanlı'nın rakipleri birbirine karşı oynama becerisini hafife almış olmalıydı.

Nazırın yeni tekliflerden söz etmesi temelsiz değildi. Bir yandan donanma ve endüstrinin petrol gereksinimi giderek artarken diğer yandan Alman Demiryolu Şirketi'nin 1904 sözleşmesinin gereklerini yerine getirememesi, D'Arcy'nin elemanlarının Osmanlı yöneticileri nezdinde petrol imtiyazı taleplerini canlandırmalarına ve İngiliz büyükelçisinin de bu konuda Sultan Abdülhamit üzerindeki baskılarını artırmasına neden olmuştu. Elçiliğin ve şirketin sürekli çabaları 1909 tarihinde sonuç verir gibi olmuş, Sadrazam Hilmi Paşa petrol imtiyazını D'Arcy grubuna verme konusunda ilke kararı aldıklarını şirketin ileri gelenlerine açıklamıştı. Ancak bu tür umut vermeler Osmanlı yöneticilerinin rakipleri birbirine karşı oynama taktiklerinin bir parçası olsa gerektir. Zaten ilke kararının verilmesi, ayrıcalığın bu gruba verilmesi anlamını taşımıyordu. Nitekim görüşmeler uzayınca bu gerçeği kavrayan İngiliz büyükelçisi, imtiyaz D'Arcy grubuna verilmezse Osmanlı gümrük vergilerinin artırılmasına izin vermeyecekleri uyarısında bulunmuştur. Yani gümrük vergisi tehdidi Bağdat Demiryolu ve Mezopotamya bölgesindeki İngiliz taleplerinin tamamı için bir enstrüman olarak kullanılmaya başlanmıştı.

Bu arada, bir Hollanda şirketi olan Royal Dutch Company ile İngiliz The Shell Transport and Trading Company birleşerek ilk uluslararası petrol devini oluşturmuşlar ve 1907 yılında Doğu Petrol Şirketi'ni (Eastern Petroleum Syndicate) kurarak Osmanlı İmparatorluğu'ndaki petrol mücadelesine iddialı biçimde katılmışlardı.[10] Şirketin İstanbul'daki temsilcisi Osmanlı İmparatorluğu'nun mali danışmanlarından Gülbenkyan idi. İşin doğası gereği Royal Dutch-Shell grubu da İngiliz hükümetinden Mezopotamya petrolleri mücadelesinde siyasi destek istemişti. Ancak bu talep İngiliz hükümetince kabul görmemişti. İngiliz Dışişleri bu kararına, sermayelerinin çoğunluğunu İngiliz hisselerinin oluşturmadığı şirketlerin desteklenmesinin ilke olarak söz konusu olamayacağını gerekçe gösterirken bu mücadelede D'Arcy grubunun desteklenmekte olduğunu da hatırlatmıştı. Gerçekten de Royal Dutch grubunda sermayenin %60'ı Hollandalılara, %40'ı ise İngilizlere aitti. Ancak böylesine güçlü bir petrol devi kolay pes edecek değildi ve Osmanlı yönetimine yılda 300.000 sterlin ve kârdan pay gibi son derece cazip önerilerle petrol ayrıcalık başvurusunda bulundu. Bu öneri doğal olarak Almanların yoğun muhalefetleriyle karşılaşmıştı. İngiliz resmi çevreleri de önceden belirtmiş olduğu gibi imtiyaz başvurusunu desteklemeyerek, hatta D'Arcy grubuna mutlak desteklerini sürdürerek bir anlamda Royal-Dutch ortaklığının başarısını engellemeye çalışmıştı.[11]

Ancak İngiliz Dışişleri kısa sürede imtiyazın her ne kadar D'Arcy'ye verilmesi için çabalasa da bunun hiç de kolay olmadığını anlamıştı. Mezopotamya petrol imtiyazının ancak Alman ve İngiliz sermayelerinin uzlaşarak birleşmesiyle alınabileceği gerçeği süreç içinde kendini göstermeye baş-

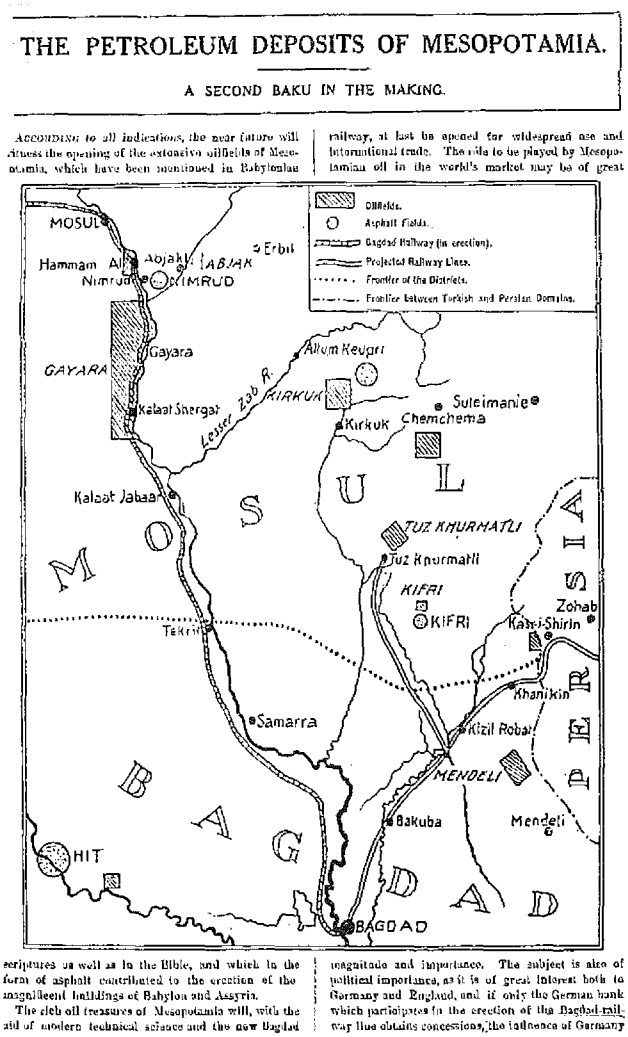
lamıştı. Nitekim daha başlangıçtan itibaren bu gerçeğin bilincinde olan İngilizler de vardı. Örneğin İngiltere'nin Düyun-ı Umumiye'deki temsilcisi Sir Adam Block ile eski İran Büyükelçisi H. Wolf daha 1907 yılında tek çözümün Almanlarla D'Arcy'nin birleşmesinde yattığını söylemişlerdi.[12] Bir kısım İngiliz sermayedarlarının İstanbul'da "National Bank of Turkey" adlı bankayı kurmalarıyla bir anlamda bu doğrultuda ilk adım atılmıştı. Bankanın yönetim kurulundan Gülbenkyan ve Sir E. Cassell petrol konusunda İngiliz Alman çabalarının uzlaştırılması doğrultusunda yoğun çaba göstermişlerdi. Cassell bu amaçla aynı zamanda arkadaşı olan Arthur von Gwinner ile yakın temaslarda bulunuyordu.[13] Nitekim bu yöndeki çabalar 31 Ocak 1911'de Osmanlı petrolleri ayrıcalığını kazanmak için Africa and Eastern Concessions Limited adlı bir şirketin kuruluşuyla sonuçlanmıştı. Şirketin ortakları National Bank of Turkey (%35), Royal Dutch-Shell grubu (%25), Deutsche Bank (%25) ve Gülbenkyan (%15) idi. Deutsche Bank'ın %25 oranındaki hisseleri, Osmanlı İmparatorluğu'ndan 1904 yılında almış olduğu ve sorumluluklarını yerine getirememesi nedeniyle sonradan tartışmalı hale gelen eski ayrıcalık hakkını bu yeni oluşuma devretmesi karşılığında bedelsiz olarak verilmişti. Şirketin adı 1912 yılında Turkish Petroleum Company (TPC) olarak değiştirilmiş ve bu andan itibaren petropolitik tarihinin önemli bir ekseni haline gelmişti.[14]

Bu arada Fischer ile Churchill gibi donanmada yakıt olarak petrol kullanımını savunan iki amiral birbiri peşi sıra Donanma Bakanlığı Birinci Lordluğu görevine getirilmişlerdi. Fischer, Alman donanmasının tehdit olmaktan çıkması için bu dönüşümü zorunlu görüyor ve kendisine "petrol manyağı" lakabının takılmasına neden olacak kadar bu doğrultuda çaba gösteriyordu.[15] Churchill de aynı anlayışı paylaştığından, bu süreç donanmanın sürekli olarak petrol talep eder duruma gelmesini beraberinde getirmişti.[16] Sonunda İngiliz yönetimi böylesine hayati bir konuda herhangi bir riski göze alamayacağı için, en garantili yol olarak güvenilir bir petrol şirketinde çoğunluk hisselerine sahip olmayı kararlaştırmıştı. Bu tanıma uygun şirketin APOC olacağı kolaylıkla tahmin edilebilir. Sonuç olarak İngiliz devleti APOC şirketinin %51'ini satın alarak bu amacına ulaştı.[17] Edward Grey Avam Kamarası'nda APOC'a katılımları ve yeni durumun İran politikasında kendilerine yüklediği sorumluluklar üzerine bir konuşma yaparak, bu hamlelerinin Hindistan'ın güvenliği ve İngiliz

Winston Churchill'in siyasete atıldığı 20. yüzyıl başlarında çekilmiş bir fotoğrafı.

İmparatorluğu'nun denizlerdeki üstünlüğü açısından gerekliliğini savunmuştu.[18]

Ancak bu süreçte Osmanlı İmparatorluğu'nda Almanların prestiji yeniden yükselmişti. Bu durumda ekonomik gücü ve Alman-İngiliz ortaklığı görünümünde olması TPC'nin Osmanlı yöneticileri nezdinde durumunu güçlendirmekteydi. Bu arada 1913 yılında Sadrazam Mahmut Paşa'nın "Kuveyt ve Katar gibi iki ehemmiyetsiz toprak parçası" İngiltere'ye bırakmaya karar verdiğini


THE PETROLEUM DEPOSITS OF MESOPOTAMIA.

A SECOND BAKU IN THE MAKING.

ACCORDING to all indications, the near future will witness the opening of the extensive oilfields of Mesopotamia, which have been mentioned in Babylonian scriptures as well as in the Bible, and which in the form of asphalt contributed to the erection of the magnificent buildings of Babylon and Assyria.

The rich oil treasures of Mesopotamia will, with the aid of modern technical science and the new Baghdad railway, at last be opened for widespread use and international trade. The rôle to be played by Mesopotamian oil in the world's market may be of great magnitude and importance. The subject is also of political importance, as it is of great interest both to Germany and England, and if only the German bank which participates in the erection of the Baghdad railway line obtains concessions, the influence of Germany

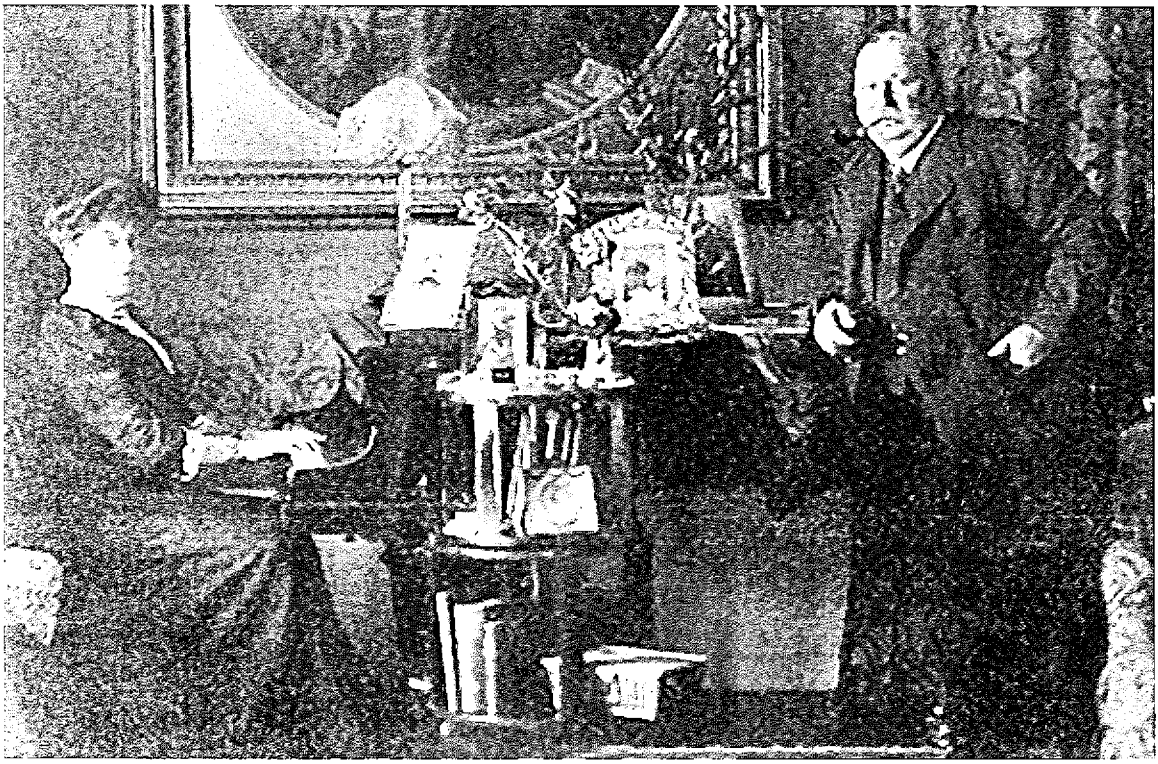
Oilfields.
Asphalt Fields.
Baghdad Railway (in erection).
Projected Railway Lines.
Frontier of the Districts.
Frontier between Turkish and Persian Domains.

MOSUL
Hammam Ali
Nimroud
Aojaki
Erbil
JABJAK
KIMRUD
GAYARA
Gayara
Kalaat Shergat
Lesser Zab R.
Altun Keupri
KIRKUK
Kirkuk
Chemchema
Suleimanie
Kalaat Jabaar
MOSUL
TUZ KHURMATLI
Tuz Khurmatli
KIFRI
KIFRI
Zohab
Kasr-i-Shirin
Tekrit
Khanikin
Samarra
Kizil Robat
MENDELI
Mendeli
Bakuba
HIT
BAGDAD
BAGDAD
PERSIA

1914 yılında Mezopotamya'daki petrol kaynaklarını gösteren bir harita.

hatırlayalım. Paşanın bu kararından hemen beş ay sonra Kuveyt şeyhi topraklarında petrol arama ve işletme yetkisini İngilizlere vermişti. Paşa üzerinde İngiliz yönetiminin petrol imtiyazı baskısı bu gelişmeyle sona ermemişti. Büyükelçi Lowther, Dışişleri'nin ve APOC'un da ısrarlarıyla sadrazama Mezopotamya petrol imtiyazının kendilerine verilmesi konusunda baskılarını sürdürmüştü. Ancak büyükelçinin raporlarından artık durumu gerçekçi biçimde algıladığı ve Dışişleri'ne aktarmaya çalıştığı anlaşılıyor. Zira Lowther'a göre sadrazam, kendileri gibi Almanların da Osmanlılar üzerinde baskılarını artırdığından dolayı bunalmış durumdaydı ve imtiyazı tek başına bu iki ülkenin sermaye gruplarından birine vermesi olanaksız görünüyordu.[19]

Bu gelişmelerin sonucunda İngiliz Dışişleri de petrol ayrıcalığının tek başına D'Arcy grubuna verilmesinin olanaksızlığını kabullenmeye başlamıştı. Bilindiği gibi bu sırada Hakkı Paşa Londra'da Bağdat Demiryolu ve ilgili tüm konularda müzakerelerini sürdürüyordu. İngilizler kendileriyle Babıâli arasında Bağdat Demiryolu anlaşmasının imzalanmasından sonra petrol imtiyazı konusunda pazarlık güçlerinin azalabileceği gerçeğini de hesaba katmaya başladılar.[20] Hakkı Paşa'nın görüşmeler sürecinde İngilizlere tavsiyesi National Bank of Turkey (Türk Milli Bankası) ile D'Arcy grubunun uzlaşmaya varmasıydı.[21] Bu arada Hakkı Paşa ile sürdürülen görüşmeler 29 Temmuz 1913 tarihinde sonuca ulaştığında bile, Grey Londra Sefiri Tevfik Paşa'ya gümrük vergisi onayını vermeleri için hâlâ var olan diğer bir iki koşulun yanı sıra Mezopotamya petrolleri konusunu da hatırlatmıştı.[22] Bir yandan da İngiliz yönetimi sorunu çözebilmek amacıyla APOC ile Türk Petrol Şirketi'nin (Turkish Petroleum Company) İngiliz yöneticileri arasında bir uzlaşma sağlamaya çalıştı. Aksi halde Osman-



Dönemin petrol kralı D'Arcy eşiyle birlikte.

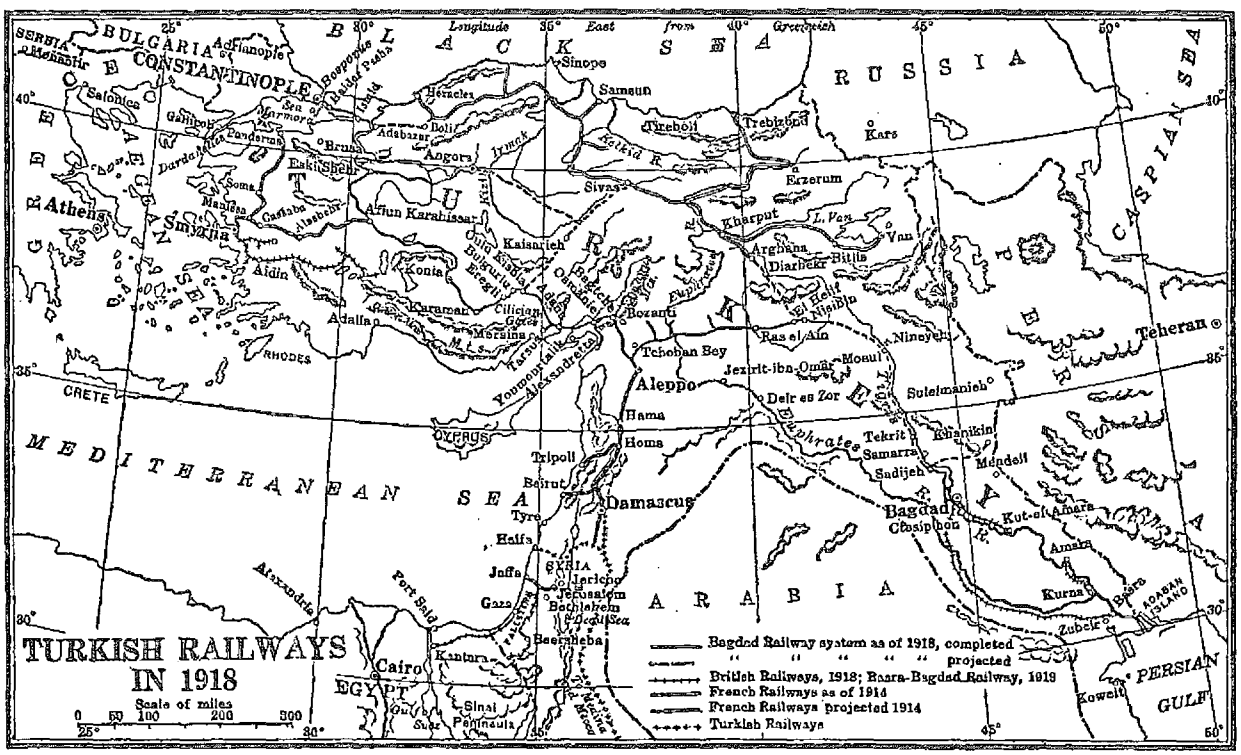
lılar bir tarafı memnun ederken diğer tarafı düşman edeceklerini ileri sürerek imtiyazı askıya alacaklarını İngiliz yetkililere iletmişlerdi. İngiliz yönetimi bir ortaklık olacaksa Deutsche Bank ile APOC arasında olmasını yeğlediğinden Türk Petrol Şirketi'nin diğer ortakları Royal Dutch-Shell ile National Bank of Turkey'i devreden çıkarmaya çalıştıysa da, Türk Petrol Şirketi'nin kuruluş sözleşmesi İngiliz yönetiminin istediği tür bir düzenlemeyi olanaksız kılıyordu.[23] Artık İngiliz yönetimi Shell grubunu dışlayan bir formülün mümkün olmadığını anladığından yeni koşullarını olası bir bileşimde APOC'un çoğunluk payına sahip olması ile sınırlamak zorunda kaldı. İngiliz Dışişleri bu noktadan itibaren geri adım atmayarak D'Arcy grubunun %50 pay alması koşulunda ısrarlı olduğunu her fırsatta vurgulamıştır.

Bu arada iki ülkenin yöneticilerini de tedirgin eden ve işbirliğine yönlendiren yeni bir gelişme de Amerikan Standart Oil Şirketi'nin İstanbul'da Mezopotamya petrolleri konusunda devreye girdiği haberiydi.[24] Zaten aynı dönemde Bağdat Demiryolu konusunda İngiliz ve Alman yetkililer arasında sürmekte olan görüşmelerde de uzlaşma noktasına yaklaşılmıştı. Bu iyimser atmosfer içinde Deutsche Bank adına Arthur Gwinner danışmanı Emil Strauss aracılığıyla 14 Kasım günü, Mezopotamya petrol ayrıcalıkları konusunda kilitlenmiş gibi görünen görüşmeleri açacak teklifi yaptı.[25] Bu sürecin sonunda 19 Mart 1914 tarihinde Gwinner'in teklifi doğrultusunda İngiliz Dışişleri'nde toplanan taraflar, aralarında petrol sorunlarını çözen sözleşmeyi imzaladı. Bu sözleşme doğrultusunda tüm rekabet eden güçler Turkish Petroleum Company çatısı altında birleşerek Osmanlı yönetimini imtiyazı kendilerine vermeye zorladı. Yeni oluşumda D'Arcy grubu %50, Deutsche Bank ile Royal

Dutch-Shell grupları ise %25 oranında pay sahibi olacaklardı. Türk Milli Bankası'nın elindeki Türk Petrol Şirketi hisseleri Deutsche Bank ve Anglo Saxon Şirketi'ne (Royal Dutch-Shell) eşit olarak paylaştırılacaktı.[26] Yeni şirketin yönetim kurulu dördü D'Arcy grubundan ikisi Deutsche Bank'dan ve diğer ikisi Anglo Saxon Şirketi'nden olmak üzere sekiz üyeden oluşacaktı.[27]

Osmanlı yönetiminin bu birleşik güce karşı koyma şansı yoktu. Nitekim 25 Haziran 1914 tarihinde Sadrazam Said Halim Paşa Büyükelçi Mallet'e, Mezopotamya petrol ayrıcalığını Turkish Petroleum Company'ye vermeye karar verdiklerini bildirmişti.[28] Bundan üç gün sonra Said Halim Paşa bu durumu Alman ve İngiliz büyükelçilerine yazılı olarak deklare etmişti.[29] Sadrazamın büyükelçilere gönderdiği belge aslında sadece bir niyet açıklamasıydı. Bu niyet ancak Osmanlı Maliye Nezareti ile Turkish Petroleum Company arasında bir sözleşme imzalandıktan sonra geçerli bir imtiyaz belgesi haline gelebilirdi. Savaşın çıkması bu ikinci aşamanın gerçekleşmesini engellemişse de, savaştan sonra Ortadoğu petrollerinin paylaşımı bu belgeye dayanarak Turkish Petroleum Company şemsiyesi altında gerçekleşecekti. Yeni oluşumda ortadan tamamen çekilmek zorunda kalan Almanya'nın yerini Fransa ve ABD alacaktı.

19 Mart 1914 ve 15 Haziran 1914 anlaşmalarıyla taraflar arasındaki tüm sorunlar çözülmüş gibi görünüyordu. Ancak emperyalistler arası gelişmeler o derece keskinleşmişti ki, Bağdat Demiryolu üzerine varılan uzlaşmalar, savaşı engellemeye yetmemişti. Savaşın başlaması, Bağdat Demiryolu sorununun çözümü yolunda harcanan çabaları bir anda boşa çıkarmıştı.[30] Artık 15 Haziran anlaşmasının imzalanmasına yetecek kadar bile vakit kalmamıştı. Aslında Bağdat Demir-



Birinci Dünya Savaşı başladığında Osmanlı demiryollarının durumunu gösteren Avrupa'da yayımlanmış bir harita.

yolu üzerine yapılan bu çok yönlü anlaşmaları, nihai sözleşmeyi Almanya adına imzalayan İngiltere Büyükelçisi Prens Lichnowski gayet açık bir biçimde yorumlamıştı:

> Bu anlaşmaların gerçek amacı, her ne kadar Sultan'dan gizlenmek istense de, Küçük Asya'yı nüfuz bölgelerine ayırmaktı... Basra dahil Mezopotamya (Dicle nehrindeki İngiliz navigasyon hakları ve Willcocks'un sulama projeleri ile ilgili haklar saklı kalmak koşuluyla) ve Anadolu ve Bağdat demiryollarının geçtiği tüm bölge bizim nüfuz alanımız olarak kabul ediliyordu. Basra Körfezi ve İzmir-Aydın Demiryolu İngiliz nüfuz bölgesi olarak tanınıyordu. Suriye Fransa'nın, Ermenistan ise Rusya'nın payına düşmüştü.[31]

1 Helmut Mejcher, *Imperial Quest for Oil: Iraq 1910-1928*, Londra, Ithaca Press, 1976, s. 6.

2 Stephen Hemsley Longring, *Oil in the Middle East*, Londra, New York, Toronto, 1961, s. 28.

3 Marian Kent, *Oil and Empire, British Policy and Mesopotamian Oil 1900-1920*, Londra ve Basingstoke, The Macmillan Press, s. 16.

4 "Eine Konzession der anatolischen Bahnen auf Ausbeutung der Petroleumquellen in Mesopotamien", Frankfurter Zeitung, 12.9.1904, *Pol. Archiv*, Türkei 152, Nr. 14735.

5 Hazine-i Hassa Nazırı Ohannes Paşa'nın tezkiresi, *B.O.A.*, Y. MTV, 260/15.

6 Kent, *Oil and Empire*, "The 1904 Zander Contract" (Appendix 1), s. 161, 162. Sözleşmenin Türkçeye çevrilmiş metni için bkz. Uluğbay, s. 277, 278.

7 Ohannes Paşa'nın tezkiresi, *B.O.A.*, Y. MTV, 279/23.

8 Tüm bu yazışmalar için bkz. Kent, *Oil and Empire*, (Appendix 2) Correspondence between the Minister of the Civil List and the Anatolian Railway Company, Ağustos 1905-Mart 1907, s. 163-169.

9 *B.O.A.*, Y. MTV, 296/69.

10 Longring, s. 28.

11 Lichnowsky'den Hollweg'e 2.7.1913 ve 16.7.1913 tarihli raporlar, *G.D.D.*, Vol. 4, XXXVII. 211, s. 244, 245; Kent, *Oil...*, s. 24, 25; Can, s. 128. D'Archy grubu İngiliz hükümeti nezdinde sürekli olarak Royal Dutch ortaklığının çoğunluk hissesinin Hollandalılara ait olduğu argümanını kullanıyordu, bkz. G. Gareth Jones, "The British Government and the Oil Companies 1912-1924: The Search for an Oil Policy", *The Historical Journal*, Vol. 20, No. 3, Eylül 1977, s. 652.

12 Kent, *Oil...*, s. 22, 218 (dipnot 33).

13 Dietrich Eichholtz, *Die Bagdadbahn, Mesopotamien und die deutsche Ölpolitik bis 1918*, Berlin, Leipziger Universitaetsverlag, 2007, s. 41.

14 Uluğbay, s. 60, 66, 67; Edward Mead Earle, "Turkish Petroleum Company, A Study in Oleaginous Diplomacy", *Political Science, Quarterly*, Vol. 39, No. 2 (Haziran 1924), s. 268 vd; Longring, s. 29, 30.

15 Marian Kent, "The Purchase of the British Government's Shares in the British Petroleum Company 1912-1914", *Moguls and Mandarins, Oil, Imperialism and the Middle East in British Foreign Policy, 1900-1940*, Londra, Frank Cass, 1993, s. 35. Aynı makale için bkz. Marian Jack, "The Purchase...", *Past and Present*, No. 39 (Nisan 1968), s. 139-168.

16 Churchill'in donanma yakıtı olarak petrol kullanımının avantajları konusundaki görüşleri için bkz. John A. DeNovo, "Petroleum and the United States Navy before World War I", *The Mississippi Valley Historical Review*, Vol. 41, No. 4, (Mart 1955), s. 645.

17 Kent, "The Purchase...", s. 34-67. Bu makale, alım sürecini özellikle Foreign Office, India Office ve donanmanın görüşleri bağlamında ayrıntılı olarak incelemektedir. Donanma ile şirket arasında yapılan anlaşma için bkz. Walter Schweer, "Navy Oil Fuel. Agreement with the Anglo Persian Oil Company, Limited", *Die türkisch-persischen Erdölvorkommen*, Hamburg, I. Friederichsen & Co, 1919, s. 179-183.

18 Edward Grey, *Speeches on Foreign Office 1904-1914*, Londra, 1931, s. 258-270.

19 Kent, *Oil...*, s. 52.

20 Kühlmann'dan Hollweg'e 24.10.1913, *G.D.D.*, Vol. 4, XXXVII. 251, s. 248.

21 Minute by Mr. Parker, F.O. 11 Haziran 1913, *B.D.*, Vol. 10/2, No. 95, s. 152.

22 Anglo-Turkish Agreement, *B.D.*,Vol. 10/2, No. 124, Grey'den Tevfik Paşa'ya, s. 198.

23 Uluğbay, s. 111.

24 Lichnowsky'den Dışişleri'ne, 29 Ocak 1914, *G.D.D.*, Vol. 4, XXXVII. 346, s. 253.

25 Kent, *Oil...*, s. 76.

26 National Bank of Turkey İngiliz Dışişleri'nin desteğini alamayacağını anlayınca petrol imtiyazı konusundaki heyecanını yitirmişti. Sonuç olarak yukarda belirtilen şekilde süreçten çekilmiş oldu, bkz. Marian Kent, "Agent of Empire The National Bank of Turkey and British Foreign Policy", *The Historical Journal*, Vol. 18, No. 2, Haziran 1975, (367-389), s. 386.

27 Turkish Petroleum Concessions, Arrangements for Fusion of the Interests in Turkish Petroleum Concessions of the D'Arcy Group and of the Turkish Petroleum Company, Foreign Office, 19 Mart 1914, *B.D.*, Vol. 10/2, No. 214, s. 345, 346.

28 Mallet'ten Grey'e, Constantinople, 25 Haziran 1914, *B.D.*,Vol. 10/2, No. 253, s. 412, 413.

29 Said Halim Paşa'dan Wangenheim'a, Constantinople, 28 Haziran 1914, United States Department of State, *Papers Relating to the Foreign Relations of the United States*, Volume II, 1920, s. 662. Belgenin Türkçeleştirilmiş hali için bkz. Uluğbay, s. 286.

30 Wilh. Priath "Die Eisenbahnen der asiatischen Türkei und ihre Bedeutung in dem gegenwaertigen Kriege", *Verkehrstechnische Woche und Eisenbahntechnische Zeitschrift*, Nr. 34, (25 Mayıs 1915), s. 445.

31 Harry N. Howard, *The Partition of Turkey, A Diplomatic History 1913-1923*, Norman University of Oklahoma Press, 1931, s. 60. Ayrıca bkz. Prince Lichnowsky, *My Mission to London 1912-1914*, New York, s. 20.

SAVAŞ SONRASI MUAZZAM DÖNÜŞÜM YA DA TARİHİN İRONİSİ

Yabancılarla iki çeşit işbirliği vardır. Biri, yabancı hegemonyasını da birlikte getiren, yalnız yabancı kapitalistin kârını düşünen işbirliği; öbürü de emperyalist amaçları olmayan işbirliğidir. Birincisinden çok çektik. Onun için Chester grubu ve öteki Amerikan müteşebbisleri ile mümkün olan ikinci işbirliği şeklini seçtik. Bu işbirliği hem Amerika'nın, hem de Türkiye'nin yararına olacak ve Türkiye'nin egemenliği ile siyasi çıkarlarına zarar vermeyecektir. Onun için Amerikan işbirliğini tercih ediyoruz. İşte bunun içindir ki, Türkiye Büyük Millet Meclisi, Amerikan sermayesine kollarını açmaya ve bütün haklarını korumaya hazırdır.

Fuat Bey (TBMM Milletvekili)

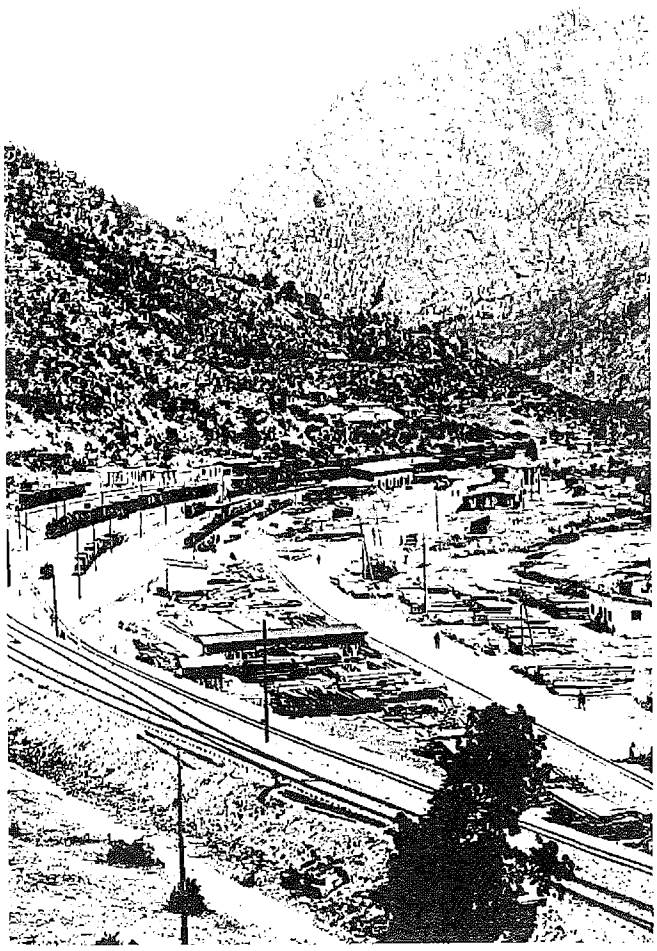
Güçlüklerle dolu olduğunu gözlemlediğimiz sürece rağmen, ek sözleşmenin imzalandığı 1911 yılından savaş başlayana kadar Tablo 11'de gösterilen hatların hizmete açılabilmiş olması başarı olarak kabul edilebilir.[1] Bu hatlara 1904 yılında inşa edilmiş olan 200 kilometrelik Konya-Bulgurlu demiryolu da dahil edilirse, Dünya Savaşı'na kadar Bağdat Demiryolu projesinin 887 kilometresinin bitirilmiş olduğu görülür. Henüz tamamlanamayanlar ise Toros dağlarında 38, Amanos dağlarında ise 100 kilometrelik bölümler ile 690 kilometre uzunluğundaki Samarra-Musul-Tel Ebyaz hattıdır.[2]

Birinci Dünya Savaşı'nın arefesinde Bağdat demiryolu tamamlanamamış olmasına rağmen her yıl yaklaşık olarak 600.000 yolcu ve 116.000 ton yük taşıyordu. Konya ile İstanbul arasında taşınan mallar genellikle iç bölgelerden deniz yönüne sevk edilmekteydi. Tüm demiryolunda kullanılan araç ve gereçlerin neredeyse tamamı Henschel, Borsig gibi Alman şirketlerinden ithal edilmişti. Hemen savaş öncesinde 200 buharlı lokomotif ve 3500 yük ve yolcu vagonu işler durumdaydı. 1910 ve 1913 yılları arasında Almanya'dan 19 milyon altın mark tutarında ray ve travers satın alınmıştı.[3] İlk bölümde belirtildiği gibi Deutsche Levante Linie gibi Alman gemicilik firmaları demiryolu araç gereçlerinin taşınması sayesinde ayakta kalabilmişlerdi.

Savaş başladıktan sonra, Bağdat demiryolunun yapımına devam edildi. Ancak bundan böyle hatlar artık sadece savaşın sürdürülmesi amacına yönelik olarak döşeniyordu. Halihazırdaki sözleşme bu amaçların karşılanmasında yetersiz kalırsa geçici sözleşmeler yapılarak hareket serbestisi kazanılmaya,[4] hiç değilse İstanbul'dan Nusaybin'e ve Bağdat'tan Samarra'ya kadar olan bölümlerin asker sevkinde kullanılır hale getirilmesine çalışılıyordu.[5] Deutsche Bank Müdürü Karl Helfferich, Genelkurmay Başkanı General Falkenhayn ve vekili von Moltke ile bazı ileri gelen devlet adamları Bağdat demiryolunun

Tablo: 11

Hatlar	*Açılış Tarihi*	*Uzunluğu*
Bulgurlu-Ulukışla	1 Temmuz 1911	38 km
Dorak-Yenice	27 Nisan 1912	18 km
Yenice-Mamure	27 Nisan 1912	97 km
Radşu-Halep-Trablusşam	15 Aralık 1912	203 km
Ulukışla-Karapınar	21 Aralık 1912	53 km
Toprakkale-İskenderun	Kasım 1913	59 km
Bağdat-Sumike	2 Haziran 1914	62 km
Trablusşam-Tel Ebiad	11 Temmuz 1914	100 km
Sumike-İstabolat	27 Ağustos 1914	57 km
İstabolat-Samarra	7 Ekim 1914	57 km



Toroslar'da Karapınar İstasyonu.

savaşa yönelik inşa stratejilerini tartışmışlardı. Dr. Jaeckh bu görüşmede hattın Amanos dağları bölümünün ne pahasına olursa olsun tamamlanması görüşünü ısrarla dile getirdiğini belirtiyor.[6]

Mısır seferi gündeme geldiğinde Toroslar bölümünün inşasının hızlandırılması için Cavit Bey ile Şimendüfer Şubesi müdürü konuyu Almanlarla müzakere amacıyla Berlin'e gönderilmişlerdi.[7] 8 Kasım 1915 tarihinde Berlin Sefiri Hakkı Paşa'ya "Bağdat hattının Toros ve Amanos kısımlarının inşası ve hattın bir an evvel ikmali zımnında" imza yetkisi verilmişti.[8] Bu dönemde hattın Mezopotamya bölümünde hızlı gelişmeler kaydedilirken, Toros ve Amanos dağlarında inşaat bir hayli yavaş ilerliyordu.[9] Meissner Paşa savaş başlar başlamaz Enver Bey ile Liman von Sanders'in ortak kararıyla yeniden Şam'a gönderilmişti.[10] Şam'da Fransızlara ait olan Beyrut-Şam-Müzeyrib demiryolu ile Hicaz demiryolu arasında bir bağlantı hattı gerçekleştirildi. Ayrıca Hayfa hattındaki trenlerin gece de ulaşıma açık tutulmaları sağlandı.[11] Böylece Cemal Paşa'nın Süveyş harekâtında, demiryolundan geceleri de yararlanılmıştı.

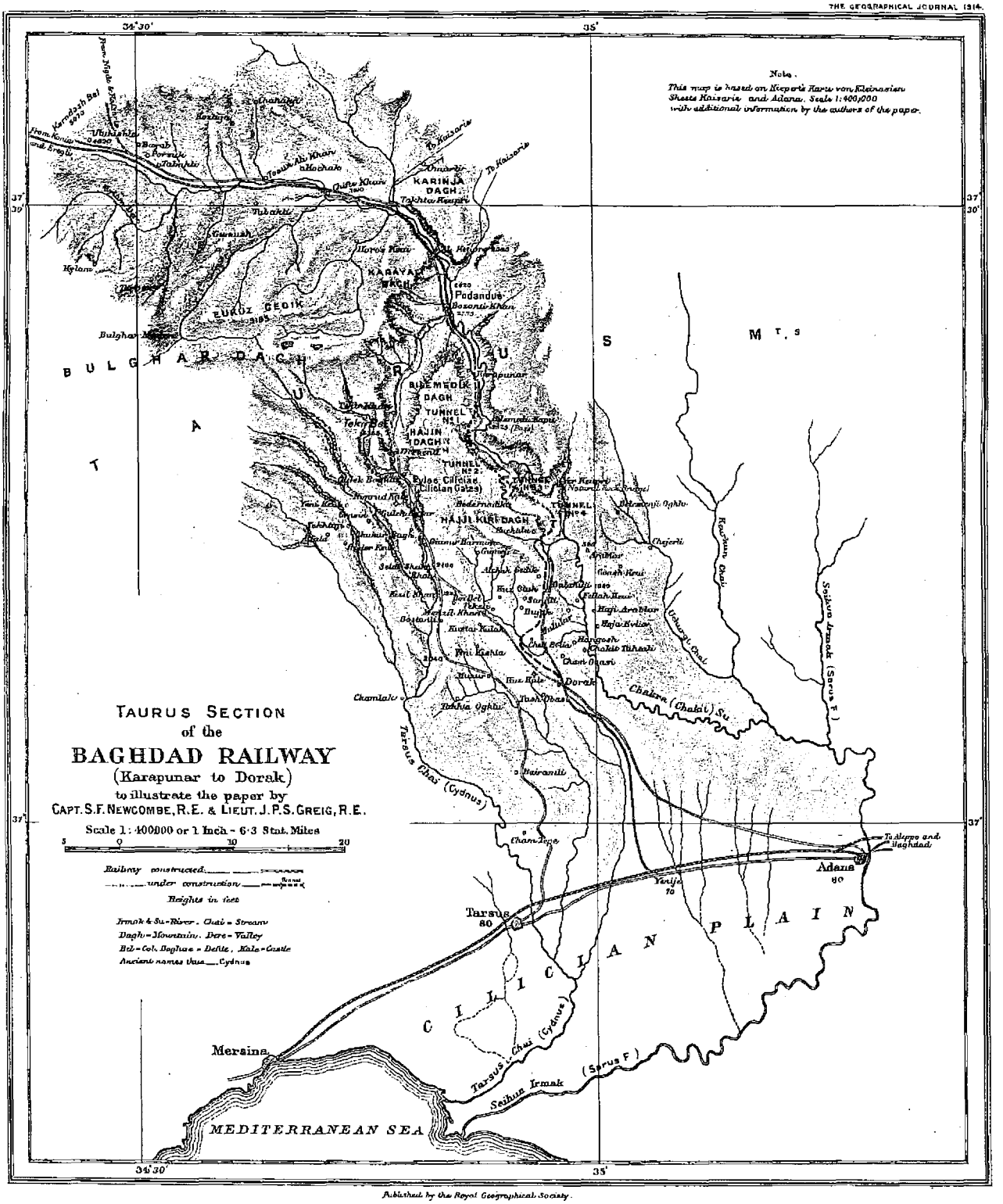
İki hafta boyunca her gün dokuz tren dolusu asker Kudüs yakınlarına sevk ediliyor, oradan Süveyş Kanalı'na yürüyüşe geçiyorlardı. Saldırı başarısız olunca yine aynı güzergâh üzerinden Hicaz demiryolu ile geri çekilinmişti.[12]

Bağdat-Hicaz hattının askeri öneminin bilincinde olduklarına göre İngilizlerin de demiryolunun kullanımını aksatmak için ellerinden geleni yapmaları doğaldı. Lawrence'ın Arap kabileleriyle Hicaz demiryoluna yaptığı suikastlar en azından hatırı sayılır bir Osmanlı gücünün orada atıl kalması bağlamında başarılı olmuştu.[13] Bunun dışında İngilizler Haydarpaşa'dan Mezopotamya'ya yönelik sevkıyatı önlemek amacıyla bazı girişimlerde bulunmuşlardı. Haydarpaşa, Çanakkale Boğazı'nın kapalı olduğu günlerde tel bariyerleri geçen gözüpek birkaç İngiliz denizaltısının saldırılarına hedef olmuştu. Bunun dışında, 1918 yılında Haydarpaşa Garı çevresindeki mühimmat depolarında çıkan yangın sonucu büyük patlamalar meydana gelmiş, faili hiçbir zaman kesin olarak bulunamayan bu olayda büyük miktarda stratejik malzeme ve mühimmat yok olmuş, demiryolları da bu patlamalardan önemli ölçüde zarar görmüştü. Genel kanı, Mezopotamya'ya yönelik sevkıyatı baltalamak için İngilizlerin bunu düzenlemiş olduğuydu. Bu tür iddialara karşılık olarak resmi açık-

1912 itibariyle Anadolu ve Bağdat demiryolları.

1913 tarihli bir fotoğrafta Cerablus'ta Bağdat demiryolu inşa çalışmaları.

Toroslar'daki demiryolu bağlantı inşaatı sırasında dikilen bir anıt (Başar Eryöner Arşivi).



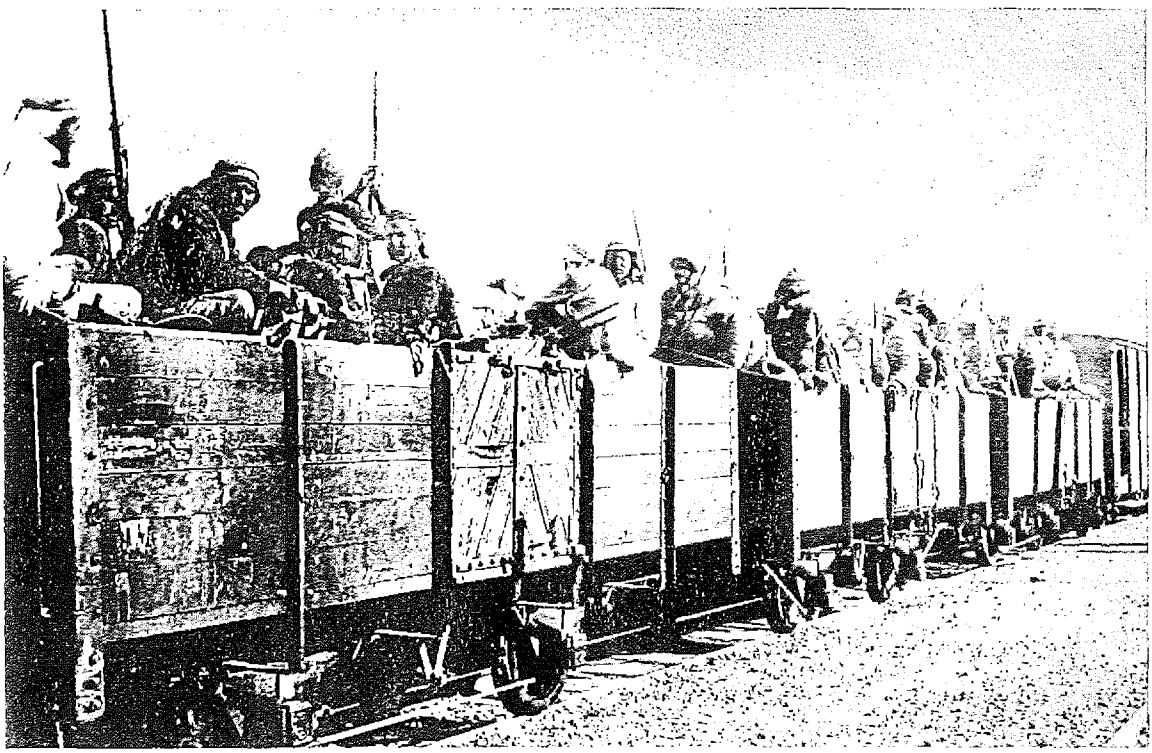
Royal Geographic Society'nin 1914'te yayımladığı *Bağdat Demiryolu'nun Toroslar bölümünü gösteren harita.*

lama olayın bir ihmal sonucunda meydana geldiği yönündeydi.[14]

Bağdat demiryolu savaşta, amaçlandığı kadar yararlı olamadı. Demiryolu kesintisiz olarak Toroslar'ın kuzeyindeki Pozantı'ya kadar ulaşıyordu. O noktada gerekli olan tünel yapılamamış olduğundan kesintiye uğruyor, Toroslar'ın güneyinde Dorak üzerinden Mamure'ye varıyordu.[15] Bu sefer de Amanos dağları aşılamamış olduğundan hatlar İslahiye istasyonuna kadar yeniden kesintiye uğruyordu. Buradan Suriye'ye Halep üzerinden Şam ve Hicaz demiryoluna bağlanarak Medine'ye ulaşıyordu. Görüldüğü gibi İstanbul'dan Filistin'e asker sevki yapılabilmesi için Toroslar ve Amanos dağlarında iki kez aktarma yapmak gerekecekti. Bağdat demiryolundaki bu boşluk ancak savaşın sonlarında doldurulabilmişti. 1918 Ekimi'ne kadar tek bir trenin doğrudan Halep'e ulaşması mümkün olmamıştı.[16]

Toros ve Amanoslar'dan sonra bir üçüncü aktarma ise Rayak'tan sonra hatların daralması nedeniyle yapılıyordu. Bağdat istasyonundan ise Bağdat demiryolunun ana bölümünden uzak olması nedeniyle ancak Samarra'ya kadar o da güç bela ulaşılabiliniyordu. Kısaca Bağdat demiryolu savaş sürecinde askeri anlamda beklenen katkıyı sağlayamadığı gibi, Osmanlı ve Alman yöneticiler arasında çok sayıda sorunun yaşanmasına da neden olmuştu.[17] Ancak konuyla ilgili makalesinde Woods haklı olarak demiryolunun savaştaki işlevini hiç yapılmamış olması varsayımıyla karşılaştırıyor ve tüm yukarda belirtilen sorunlara rağmen, "Bağdat demiryolunun öneminin savaşta Osmanlı askeri gücünün sevkıyatında belkemiği olmasından" kaynaklandığı sonucuna varıyor.[18]

İtilaf devletleri daha savaş sürerken, rüzgârın kendilerinden yana esmeye başladığını hissettikleri andan itibaren, Osmanlı



1917 yılında Hicaz hattı üzerinden cepheye sevk edilen askerler.

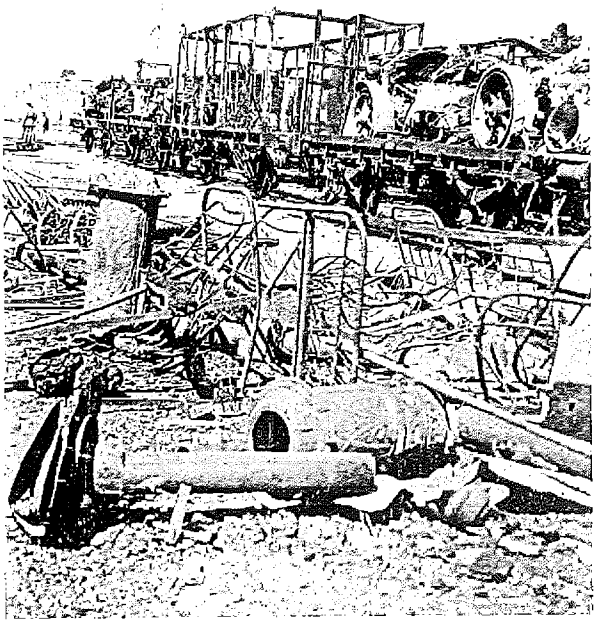
Bağdat demiryolu ile asker sevkıyatı.

topraklarını paylaşmak için müzakerelere başlamışlar ve bu sorunu aralarında yaptıkları Sykes-Picot, Jean de Maruienne gibi anlaşmalarla çözdüklerini sanmışlardı. Ancak zaferi kazanmakla işin bitmediği, ganimeti paylaşmanın da güçlüklerle dolu bir süreç olduğu kısa sürede anlaşılacaktı.[19] Gizli pazarlıklar sonucu imzalanan bu anlaşmalar yapılırken siyasi ideallerin arkasına saklanmaya çalışılmışsa da; bu başarısız cila demiryolları, limanlar, petrol, maden ve diğer zenginliklerin paylaşımı kaygısını örtmeyi sağlayamamıştı. 1917 başlarında İngiliz General Maude'un ordusu Mezopotamya'da ilerlemeye başlar başlamaz, kalıcı işgalin koşullarını oluşturmak üzere yüzlerce İngiliz mühendisi, teknisyeni ve memuru Bağdat'a gönderilmişti. İlk iş olarak Bağdat ile Basra arasında bir demiryolu inşa edilmiş; Su İşleri Dairesi kurularak sulama tesisleri yapmak, bataklıkları kurutmak, su baskınlarını ve kuraklığı önlemek amaçlanmıştı. Ziraat Dairesi'nin kurulmasıyla ise, başta İngiliz emperyalizminin gereksindiği temel hammadde olan pamuk üretimini artırmak için toprakların verimli bir biçimde ekilmesi amaçlanmıştı. İngilizlerin Mezopotamya'da kalıcı olmak konusundaki kararlılıkları apaçık ortadaydı.

1919 yılında, savaş süresince yapılmış gizli anlaşmalar doğrultusunda ganimet paylaşımı başladı. İtalyanlar Antalya'yı işgal etti. Fransızlara bırakılacak toprakları tahmin etmek ise, bu gizli anlaşmalar konusunda hiç bilgisi olmayan birisi için bile zor olmasa gerek. Yüzyıllardır misyonerlerini gönderdikleri, okullar açtıkları, ticaretini ele geçirdikleri ve en önemlisi demiryolu imtiyazlarıyla kendi nüfuz alanlarına dönüştürdükleri Suriye bölgesi elbetteki Fransızların payına düşecekti. Nitekim Çukurova ve Suriye'deki İngiliz birlikleri yerlerini Fransız askerlerine bırakmışlardı. Osmanlı topraklarında-

ki Alman kazanımları hızla tasfiye edildi. Örneğin; Müttefiklerarası Limanlar, Suyolları ve Demiryolları Komisyonu oluşturularak derhal çalışmalarına başlaması sağlandı. Almanlara dayatılan Versay Antlaşması ile Almanların Bağdat demiryolu ve uzantıları bağlamındaki haklarının tamamı ellerinden alındı.

Sürecin 10 Ağustos 1920 tarihinde imzalanan Sevr Antlaşması ile tamamlandığı düşünülüyordu. Osmanlı hükümeti Anadolu ve Bağdat demiryolları ile ilgili tüm yetkilerini Tazminat Komisyonu'na devretmek zorunda kalmıştı. Anadolu ve Bağdat Demiryollarının Almanların kontrolündeki hisse senetleri satın alınacak, ancak bu paralar Tazminat Komisyonu'nun ve işgal kuvvetlerinin masraflarını karşılayacaktı. Osmanlıların terk ettiği topraklardaki Osmanlı ve Alman malları da aynı şekilde tasfiye olunacaktı.



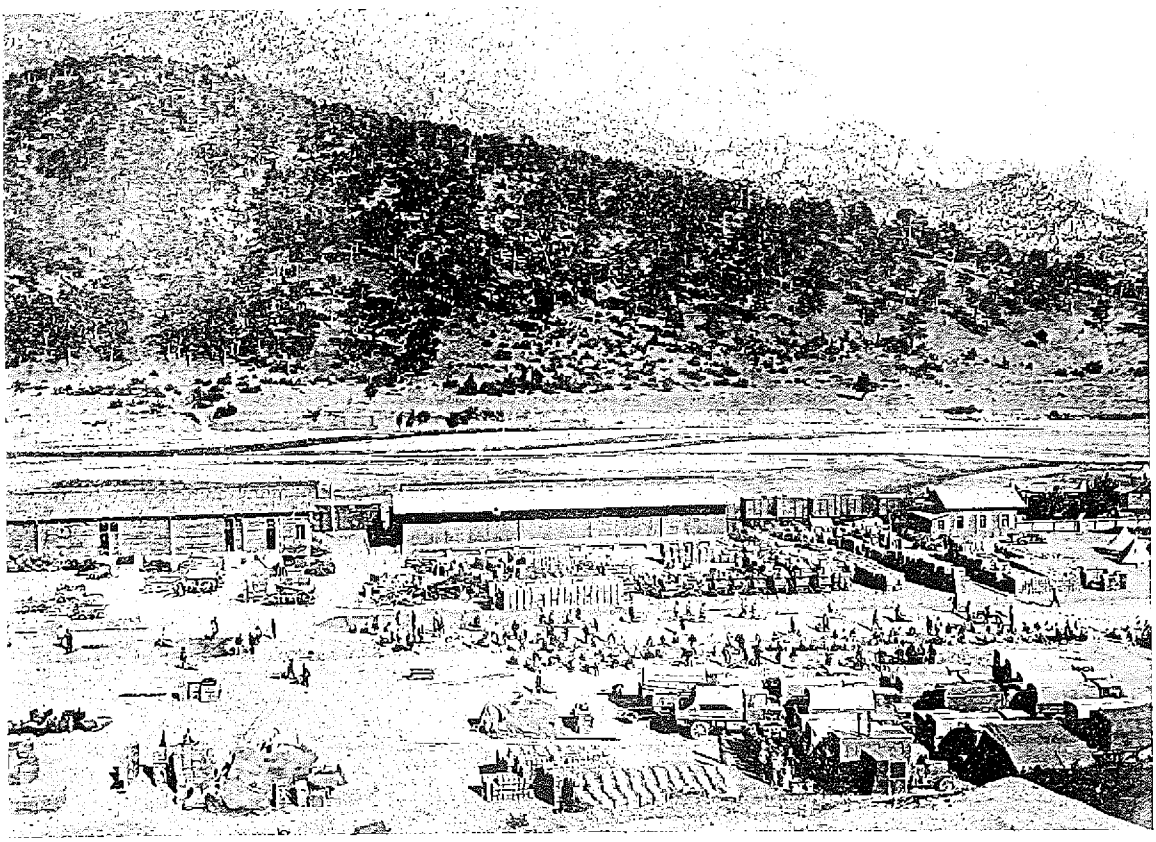
1918'de mühimmat depolarında çıkan yangından sonra Haydarpaşa'dan iki görünüm (Başar Eryöner Arşivi) (aşağıdaki ve yukarıdaki resimler).

Fransa ve İngiltere Syces-Picot anlaşması doğrultusunda Mezopotamya, Filistin, Suriye ve Çukurova'da manda yönetimleri kuracaklardı. İngiltere baştan beri amaçladığını gördüğümüz Mezopotamya'daki petrol haklarından vazgeçmeyi düşünmüyordu. Fransızlar da elbetteki Suriye Demiryollarının tamamına sahip çıktılar. Hicaz Demiryolu bir İngiliz-Fransız ortaklığına bırakıldı. İtalya ise Antalya bölgesindeki bir nüfuz alanıyla yetinmek zorunda kaldı.

Paris Konferansı'nda İtalyanlara verilen sözler tutulmamış, İngiltere belki de en önemli hatasını yaparak İzmir'in Yunanlılar tarafından işgalini uzun dönemli çıkarlarına daha uygun görmüştü. Zira çalışmamızda sıkça belirtildiği gibi İzmir ve hinterlandı, ülkenin ticari açıdan en gelişmiş ve gelişmeye açık bölgesiydi ve İngilizler bu bölgedeki üstünlüklerini dolaylı da olsa elden çıkarmak istememişlerdi. İstanbul uluslararası Boğazlar Komisyonu'nun kontrolüne bırakıldı. Hicaz'da bağımsız bir Arap devleti ilan edildi. Osmanlı İmparatorluğu'ndan geriye, deyim yerindeyse, denize çıkışı olmayan bir Konya Sultanlığı kalmıştı. Üstelik bu sultanlığın eski ve yeni borçlarını ödeyebilmesi için Düyun-ı Umumiye'nin yerini Müttefiklerarası Maliye Komisyonu almıştı. Ordusu tasfiye edilmiş ve kapitülasyonlarla eli ayağı bağlanmıştı. İtilaf devletleri barış yapmanın savaşmaktan daha önemli bir iş olduğunu kavrayamamışlar, "Kartaca Barışı"nı hem Osmanlılara hem de Almanlara dayatmışlardı. Bu beceriksizliklerini Sevr'in Lozan'da devre dışı bırakılarak bağımsız Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşuyla ödediler. Versay Antlaşması'nın götürdüğü yer ise, sırf kendileri için değil tüm dünya için tarihin gördüğü en büyük felaketi beraberinde getirdi: Faşizm ve İkinci Dünya Savaşı.

Kanımca savaşmaktan yorgun düşmüş Anadolu halkını, Kemalist önderliğinin yeniden ayağa kaldırması için yapılacak en büyük yardım, yukarıda sözü edilen Sevr koşulları ve Yunanlılara İzmir'i işgal ettirmek olabilirdi.[20] Yakından bildiğimiz kongreler, misak-ı milli, Heyet-i Temsiliye ve BMM süreci yeni oluşumu netleştirmişti: Çoktandır anakronik durumunda yaşamını sürdüren imparatorluğun yerini artık milli devletin alma zamanı gelmişti. Kemalist kadronun bu amaç doğrultusunda ulusal güçleri harekete geçirmesinden sonra, artık işgal güçlerinin Anadolu'da tutunmaları imkânsızdı. Örneğin Fransız halkı kendilerinden kilometrelerce uzakta Çukurova'daki topraklar için yeni kurbanlar veremeyecek kadar savaştan bıkmıştı. Hele İtalyanların kendilerine uygun görülen muameleden sonra Antalya bölgesinde savaşmaları düşünülemezdi. Nitekim bu iki devlet sonu belirsiz bir maceraya girişeceklerine, Kemalistlerle uzlaşarak yeni oluşmakta olan devletin topraklarında iktisadi ayrıcalıklar elde etmeyi yeğlediler. İtalyanlar Ereğli kömürlerini işletme imtiyazını elde ettiler. Fransızlara Ergani bakır madenleri ve Çukurova pamuk tarımının geliştirilmesi imtiyazları verildi. Türk hükümeti Ankara Antlaşması'yla Bağdat Demiryolu'ndaki Fransız haklarını tanıdı. Suriye sınırı, demiryolunun Haydarpaşa-Nusaybin bölümünün Türk topraklarında kalacağı şekilde düzenlendi. Türk hükümeti de Fransızlara Pozantı-Nusaybin arasındaki kısmın Deutsche Bank'a ait hisselerini devrediyordu. Böylece hattın Haydarpaşa-Toroslar arasındaki ana bölümü Ankara hükümetine kalıyordu. Sonunda Kemalist yönetim Yunanlıları yenerek 14 Ekim 1922 tarihinde Mudanya Mütarekesi'ni imzaladı. Dört gün sonra Türk orduları İstanbul'a girdiler. Artık Sevr Antlaşması bir kâğıt parçası haline gelmişti.

Tarihin garip cilvelerinden birisi olsa gerek, bu zorlu süreçte Türkiye'ye en önemli destek geleneksel düşmanından gelmişti. Rus



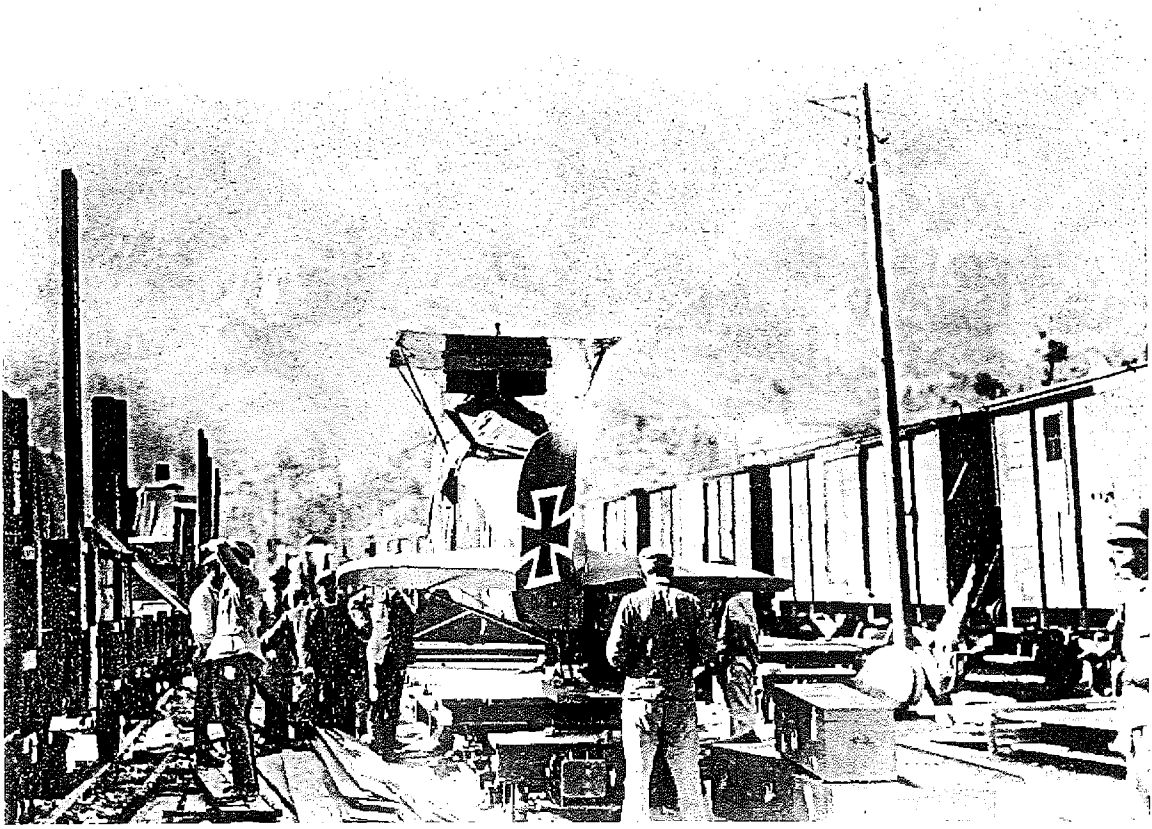
Toroslar'da asker sevkıyatı, demiryolunun kesintiye uğradığı yerlerde kamyoncu birliklerinin desteğiyle yapılabilmişti (Başar Eryöner Arşivi) (aşağıdaki ve yukarıdaki resimler).

Çarlığı çökmüş yerini sosyalist Sovyet Rusya'ya ve ardından Sovyetler Birliği'ne bırakmıştı. Eski geleneksel düşmanın konumu, ideolojisi, amaçları 180 derece değişmişti. Yeni rejim antikapitalist ve antiemperyalist bir söylemle İtilaf devletleri üyesiyken yaptıkları tüm gizli anlaşmaları ayrıntılarıyla beraber açıklamıştı. Sovyet Rusya, Türk miliyetçilerini desteklemiş ve iki ülke arasında 16 Mart 1921'de imzalanan Moskova Antlaşması İtilaf devletlerinden biriyle imzalanan ilk antlaşma olmuştu. Sovyet Rusya yeni Türk devletine tüm kapitüler ayrıcalıkları defetme konusunda mutlak destek vermişti. Demiryolu konusunda da eski rejimin tersine içişlerine karışmama prensibi çerçevesinde destek vaat edilmişti.

1904 *antante cordiale* anlaşmasının sırf Almanya korkusundan imzalanmış olduğunun ortaya çıkması için fazla bir zaman geçmesine gerek kalmamıştı. Fransız diplomatlar tarihte olduğu gibi bir kez daha İngilizler tarafından alt edildiklerine, aslan payını yine onların kaptıklarına inanmıştı. Lloyd George ile Clemenceau arasında 1918 yılının Aralık ayında yapılan anlaşma ile, İngiltere'nin Musul ve Filistin'i ele geçirmesini hazmedemiyorlardı. İngilizlerin bu topraklarda tek başına kendilerinin savaşmış olduklarını tekrarlayıp durmaları da Fransızların giderek daha fazla canlarını sıkıyordu. Petrol paylaşımı üzerine yapılan bezdirici pazarlıklarla manda bölgelerinin belirlenmesi süreci iyiden iyiye iç içe girmeye başlamıştı.[21] Nisan 1920 San Remo Antlaşması ile Musul petrol bölgelerinin kontrolünün İngiltere'ye verilmiş olması, Fransızların sert tepkilerine neden olmuştu. Bu tepkiler sonucu yeni bir petrol anlaşması yapılarak, TPC'deki Alman petrol hisseleri Fransızlara bırakılmak zorunda kalınmıştı.

Bu koşullarda Fransızlar Ankara hükümetiyle uzlaşmayı çıkarlarına daha uygun bulmuşlar ve Ankara Antlaşması'nı imzalamışlardı. Ankara Antlaşması İngiliz hükümeti tarafından sert bir tepkiyle karşılandı.[22] Lord Curzon, Fransa'nın tek başına ayrı bir anlaşma yapamayacağını, İngiliz askerlerinin işgal ettiği Suriye topraklarını Türklere geri verme yetkisinin olmadığını iddia etmişti. Bu topraklar Fransız mandasına bırakılmıştı ve Milletler Cemiyeti'nin denetiminde bulunuyordu. Fransızların politikası Milletler Cemiyeti'ni de hiçe saymak anlamına geliyordu. Ayrıca İngilizler Irak'taki konumlarının korunması açısından stratejik önemi olan Nusaybin'in ve Çobanbey-Nusaybin hattının Türkiye'ye bırakılmasını kabul edemezlerdi. Yine Curzon'a göre demiryolunun Pozantı-Nusaybin bölümünün Fransızlara bırakılması da Sevr'e aykırıydı. Türkiye Sevr Antlaşması gereğince Bağdat Demiryolu'nu tasfiye etmeyi kabul etmişti. Bu durumda Türkiye öbür müttefiklerin iddialarını hiçe sayarak demiryolunun büyük bir bölümünü Fransızlara veremez ve İngiltere Versay ve Sevr Antlaşmalarının bu şekilde bozulmasına razı olamazdı.[23] Bir yazarın deyişiyle "Yakındoğu'da savaş henüz bitmemişti ve yakın bir gelecekte de barış umudu bulunmuyordu".[24]

Lozan görüşmeleri başladığında İngiltere ve Fransa arasındaki farklı beklentiler iyice somutlaştı. İngiltere, Musul başta olmak üzere Mezopotamya'nın kontrolünden asla vazgeçmeyeceğini belli ediyor ve Boğazların askerlerden arınmış bölge olarak kalmasında diretiyordu. Fransa ise bu konulara ilgisi kalmadığından Türkiye'yi destekliyor, sıra mali konulara gelene kadar puan toplamaya çalışıyordu. Nitekim sıra mali konulara geldiğinde Fransızlar gerçek yüzlerini göstermeye başladılar. Osmanlıların vermiş oldukları imtiyazların barış anlaşmasında yer alması konusunda direttiler ve Türk delegelerinin sert tepkisiyle karşılaştılar. Bu sefer



1917 yılında Toroslar'dan yapılan askeri sevkıyat.

top İngilizlere geçmişti, zira onların elde etmiş oldukları imtiyazlar Türkiye sınırları dışında kaldığından bu konuda Fransızlarla birlikte davranmak için bir nedenleri kalmamıştı. Birinci Lozan Konferansı daha çok Türkiye ile Fransa arasındaki imtiyaz ve kapitülasyon sorunları yüzünden dağıldı. İki konferans arasındaki dönemde Türk kamuoyunun Fransızların bu tutumuna karşı yükselen tepkisi Ankara Antlaşması'nın meclis tarafından onaylanmasının gündeme gelmesini engelleyecek boyutlara ulaşmıştı. Türkiye kararlılığını göstermek için Suriye sınırına asker yığmıştı.

İşte Amiral Chester'ın Osmanlı-Türkiye demiryolu tarihinde ikinci kez sahne alışı tam bu döneme denk gelmişti. Türk hükümeti 10 Nisan 1923 tarihinde Chester'a yaklaşık 5000 kilometre uzunluğunda demiryolu ve maden imtiyazları vermiş ve böylece Fransa ile sorunların iyice büyümesine yol açmıştı. Zira bu durumda Fransa için Karadeniz demiryolu şebekesi ile Ergani bakır madeni imtiyazları tehlikeye giriyordu. Üstelik mesaj açıktı: Türkiye savaş öncesi verilmiş Osmanlı imtiyazlarını geçerli saymıyordu. Fransa aksini iddia ederse, hem Osmanlı sultanının iradesini meclisten üstün tutmuş olacak, hem de Amerikan çıkarlarına karşı tavır almış olacaktı.

1914 senesinden beri geçen oldukça kısa sayılabilecek bir tarih döneminde meydana gelen değişim hakkında 1914 yılında kehanette bulunulsaydı, herhalde kehanette bulunan kişinin aklını oynattığı konusunda kimsenin şüphesi olmazdı. Osmanlı İmparatorluğu'nda en büyük nüfuza sahip ülke Almanya sahneden tamamen silinmiş-

Bir Alman propaganda kartpostalında, Anadolu Demiryollarıyla yapılan asker sevkıyatı (Başar Eryöner Arşivi).

ti. Osmanlı İmparatorluğu çökmüş, yerini Türkiye Cumhuriyeti almıştı. Osmanlı Devleti'nin geleneksel düşmanı Çarlık Rusyası çökmüş yerini antiemperyalist ve genç Türkiye'ye dostça bir tutum içinde yaklaşan Sovyet Rusya almıştı. İtalya emperyalist emelleri konusunda boyundan büyük işlere kalkıştığını anlayarak geri çekilmek durumunda kalmıştı. Başlangıçta güven tazeleyen Fransa hızla prestij yitirmişti. İngiltere ise içine düştüğü son derece güç durumdan bir ölçüde sıyrılmayı bilmişti. Konumuz açısından bakarsak hepsinden önemlisi 1910-12 yıllarında Ortadoğu batağına bulaşmaktan pişman olmuş olan ABD, bir kez daha sahnede yerini almıştı.

Savaş başladıktan sonra ABD'nin Ortadoğu'da prestiji yeniden artmıştı. Amerika Türkiye'ye resmen savaş ilan etmediği için 1917 yılında bile Amerikan okullarına ve misyonlarına dokunulmamıştı. 1919'da Türkiye'ye gönderilen bir Amerikan heyeti bölgede Amerika'nın itibarının son derece yüksek olduğunu bildiriyordu. Wilson'a ezilen ulusların destekçisi gözüyle bakılıyor, Amerika savaşa çıkar gözetmeden insanlık adına katılmış gibi görünüyordu. Bu arada yeni dünya düzeni kurulurken Amerikan ekonomisinin Avrupalılardan üstün bir konuma geldiği ve hammadde pazar sorunlarının bu devleti yeni arayışlara iteceği de bir gerçekti. Daha 1920 yılında Amerikan yönetimi, İngiltere hükümetine gönderdiği muhtırada, Amerikan sermayesinin Mezopotamya petrol kaynaklarına ortak olması hakkını kararlı bir biçimde savunmuştu.[25] Bu arada ABD'nin ikinci büyük bankası Guaranty Trust Company of New York, İstanbul'da bir şube açarak

Makil-Basra arasında inşa edilen demiryolu hattı.

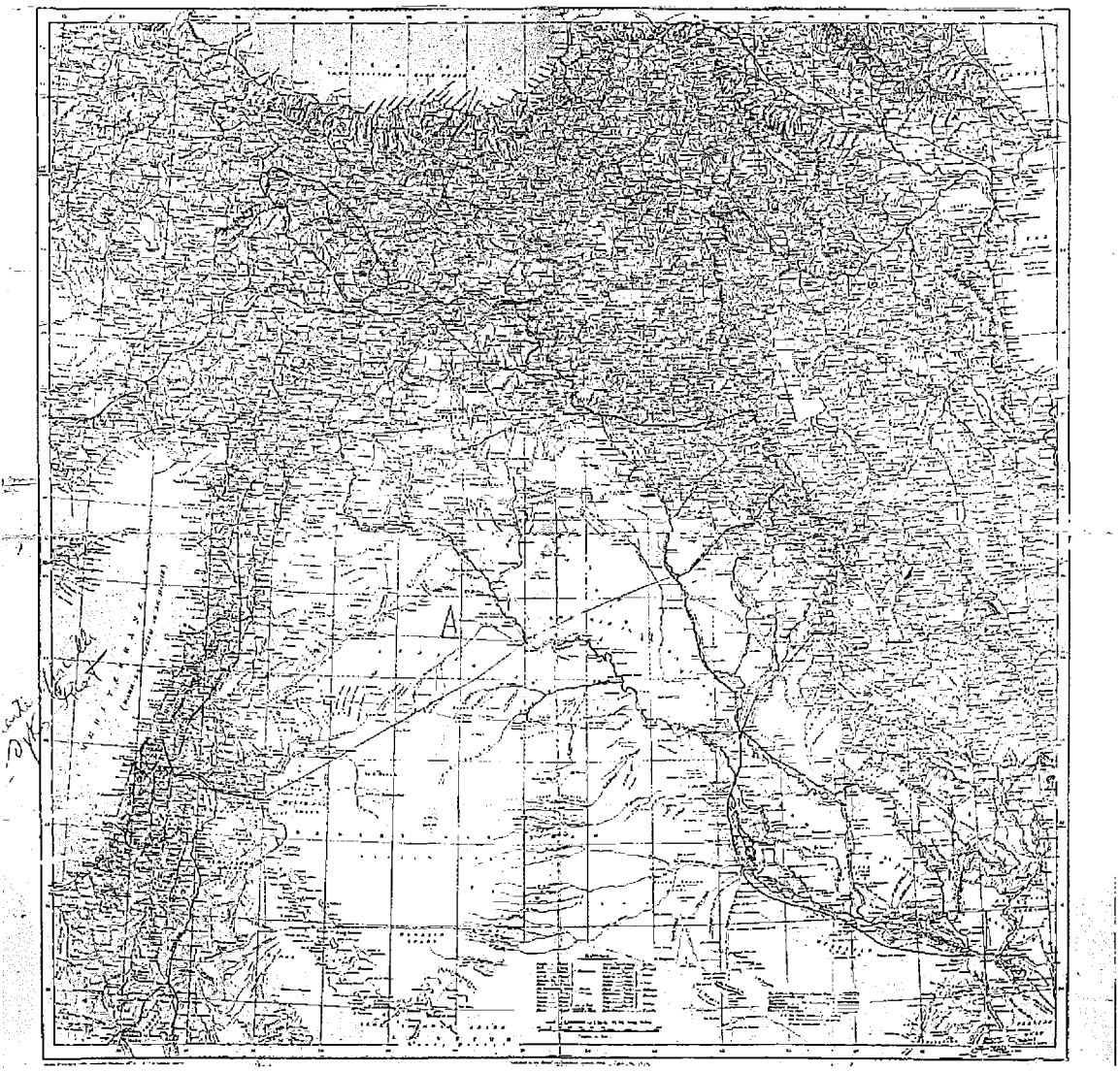
Amerikan sermayesinin niyetlerini ortaya koyuyordu. İstanbul'daki Amerikan Ticaret Odası da "Yakındoğu'daki Amerikan çıkarlarının geliştirilmesi için sınırsız fırsatlar"dan bahsediyordu. İşte Chester imtiyazının Türkiye'nin gündemini kaplaması bu tip gelişmelerin sonucuydu.

Chester imtiyazına göre, Anadolu demiryolu adeta yeniden dirilen Ottoman American Development Company tarafından, Ankara'dan Sivas'a uzatılacak ve şube hattıyla Samsun'a ulaşacaktı. Ankara-Sivas hattı Kayseri üzerinden Bağdat demiryoluna bağlanacaktı. Sivas'tan Erzurum'a ve oradan Rusya ve İran sınırlarına hatlar döşenecek ve bu demiryolu Karadeniz'de Trabzon'a ulaşacaktı. Sivas'tan Elazığ, Diyarbakır, Musul ve Süleymaniye'ye bir demiryolu yapılacak, bundan Bitlis ve Van'a şube hattı çekilecekti. Ayrıca Elazığ'dan İskenderun Körfezi'ne ulaşacak bir demiryolu inşa edilecekti. Bu boyutlarda bir imtiyaz, yeni Türk tarihinde görülmemiş bir durum teşkil ediyordu. Üstelik 1911 yılında söz konusu olduğu gibi, hatların her iki yanında yirmişer kilometre dahilinde petrol ve diğer doğal zenginliklerin işletilmesi imtiyaza dahil edilmişti. Barajların, hidroelektrik santrallerinin, limanların yapılıp işletilmesi hep bu imtiyazın kapsamındaydı. Demiryolu için gerekli malzemelerin ithalinden vergi alınmaması gibi bildik daha birçok ayrıcalık Ottoman American Development Company'ye tanınıyordu. Sanki Osmanlı İmparatorluğu'nun kalkınması kısa yoldan Amerikalılara ihale edilmek isteniyordu. Başkent olarak Ankara'nın ve ayrıca üç liman kentinin adı geçen kumpanya tarafından inşa edileceğinin belirtilmesi sanırım bu ifadenin abartılı olmadığını anlamak için yeterli olmalıdır.[26] Bu durumda ulusal mücadelenin ve ilk meclisin "antiemperyalizmi"nin gerçekle ilişkisinin kurulması oldukça zor görünüyor.

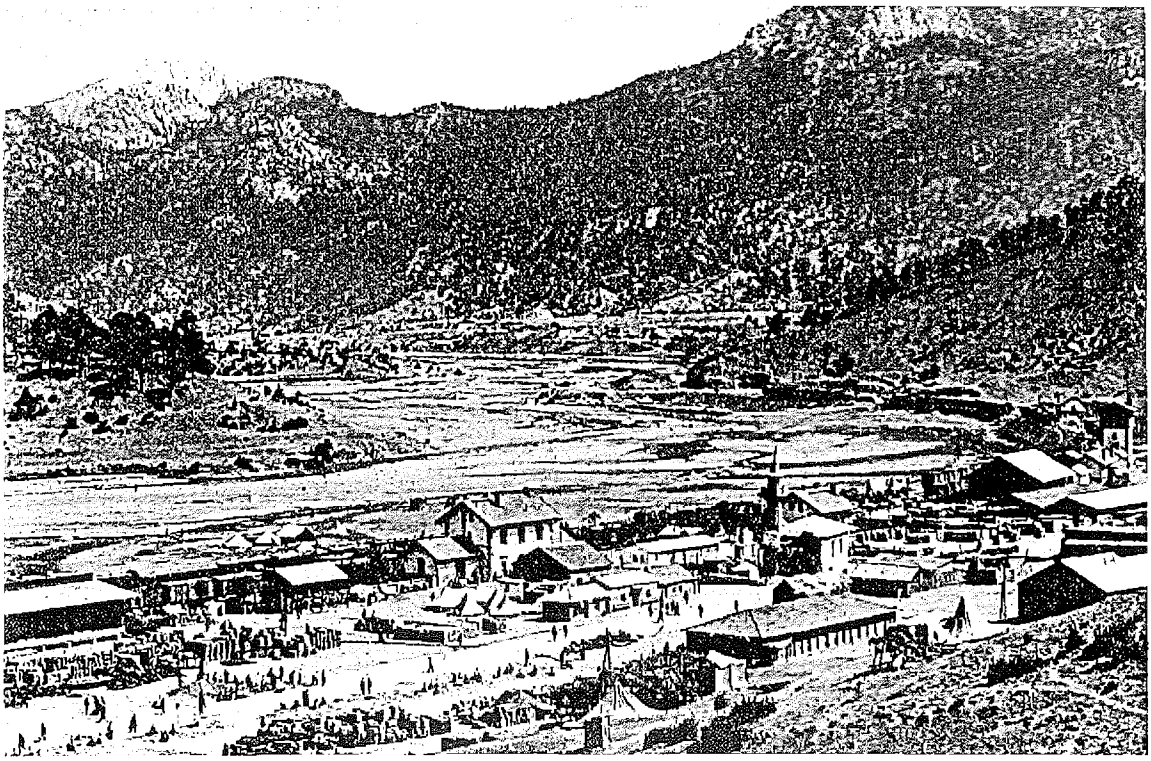
Ankara hükümetinin imtiyazı Chester'a vermesine neden olan motiflerin Abdülhamit'in Deutsche Bank'a vermek istemesiyle paralelliği dikkati çekecek boyutlardadır. 1888 yılında Abdülhamit Almanya'nın iktisadi bakımdan güçlü olduğuna ve siyasi emelleri olmadığına inanmıştı. İşte Ankara hükümeti de Amerikan sermayesinin Osmanlı İmparatorluğu'nu kalkındıracak güçte olduğunu ve buna karşılık siyasi tutkuları olmadığını düşünüyordu. Aynı Almanya'nın o dönemde Abdülhamit yönetimi nezdinde olduğu gibi, ABD de Ankara hükümetinin gözünde temiz bir geçmişe sahipti. Hiçbir Osmanlı toprağını işgale kalkışmamıştı, nüfuz bölgeleri oluşturmaya çalışmamıştı, sahip olduğu topraklarda Müslümanlar yaşamıyordu, vb. O dönemde Abdülhamit nasıl diğer devletlere şüpheyle yaklaşıp Almanya'ya güven duyuyorduysa,

yeni Türk yönetimi diğer devletlere duyduğu kuşkuya karşı, ABD'yi samimi ve siyasi amaçları olmayan bir dost gibi görüyordu. Amiral Chester Mustafa Kemal ve diğer yöneticilerin samimi bir istekle, Amerikan sermayesinin ülkelerinde yatırım yapmasını istediklerini vurguluyor, Türklerin sürekli olarak "siyasi amaçlar peşinde koşup Osmanlı Devleti'ne zarar vermeyi düşünmeyen tek güçlü sermaye grubu olarak Amerikalıları gördüğünü" sözlerine kanıt olarak gösteriyordu.[27]

Meclis üyesi Fuat Bey [Umay] Amerika'ya yaptığı ziyarette bu durumu şöyle açıklamıştı: "Biz Türkler, ülkemizi kalkındırmak istiyoruz. Bu kalkınma için yabancılarla işbirliğine ihtiyacımız var. Bu işbirliği olmadan yapamayız. Fakat yabancılarla iki çeşit işbirliği vardır. Biri, yabancı hegemonyasını da birlikte getiren, yalnız yabancı kapitalistin kârını düşünen işbirliği; öbürü de emperyalist amaçları olmayan işbirliğidir. Birincisinden çok çektik. Onun için Chester grubu ve öteki Amerikan müteşebbisleri ile mümkün



Sykes-Picot anlaşmasının ekinde bulunan harita.



Toroslar'da Pozantı İstasyonu.

olan ikinci işbirliği şeklini seçtik. Bu işbirliği hem Amerika'nın, hem de Türkiye'nin yararına olacak ve Türkiye'nin egemenliği ile siyasi çıkarlarına zarar vermeyecektir. Onun için Amerikan işbirliğini tercih ediyoruz. İşte bunun içindir ki, Türkiye Büyük Millet Meclisi, Amerikan sermayesine kollarını açmaya ve bütün haklarını korumaya hazırdır."[28] Lozan görüşmeleri başladığında da Türk delegeler Chester'a imtiyazı "Amerikalı olduğu için değil, Amerikalıların hükümetlerinden güç alarak Türkiye'ye ekonomik baskı uygulamadıkları için" verdiklerini belirtmişlerdi.[29]

Ancak proje konusunda hem Cumhuriyet hükümeti hem de Chester sermaye grubu tam anlamıyla sukut-ı hayale uğradı. Oysa bu kez 1911 yılında olduğu gibi imtiyazı engelleyecek deneyim sahibi Avrupalı emperyalistler yoktu. Türk hükümeti ise imtiyazı büyük bir coşkuyla vermişti ve vazgeçmesi için ortada hiçbir neden görülmüyordu. O halde doğal olarak eksik olan neydi sorusu akla geliyor. Eksik olan güçlü Amerikan sermaye gruplarının ve Amerikan yönetiminin destekleriydi. 1910-12 sürecinin ardından belki çok fazla zaman geçmemişti ama inanılmayacak değişimler yaşanmıştı. Bu nedenle ilk başvuruda tatlı Osmanlı kârlarından pay almak isteyen Amerikan sermayesi ve onun arkasında sımsıkı duran Taft yönetiminin yerini, savaştan sonra kurulmaya başlayan "yeni dünya düzeni"ne uyum sağlayan dev sermaye grupları ve bu kez bu dev grupların arkasında sımsıkı duran Amerikan yönetimi almıştı.[30] Kısa ve öz olarak Chester'ın önderliğindeki Ottoman American Development Company bu iş için çok küçük bir aile şirketi konumunda kalıyordu. Merkezin perifereden artı ürün çekme süreci artık daha iktisadi ve daha sofistike mekanizmalarla gerçekleşiyordu. Savaş öncesinde geçerli olan pre-kapitalist dinamikler yerini

rasyonel/iktisadi olanlara bırakmıştı. Artık Chester'ın prestijli bir Amerikan Amirali olması, Abdülhamit ve Jön Türk yönetimleriyle olduğu gibi Kemalist yönetimle de iyi ilişkiler kurması ve benzeri ekonomi dışı meziyetleri önemini kaybetmişti.

Tüm bu altüst oluş sürecinde önemini yitirmeyen bir oluşum varsa o da Turkish Petroleum Company (TPC) idi. Gerçekten de bu şirket değişime ayak uydurabilen esnek yapısıyla ayakta durmayı başarmıştı. Bu ortaklık, savaşın arefesinde, yeni düzenin ne olacağı bağlamında ipuçları veren bir embriyon gibi doğmuştu. Tümüyle kilitlenen Osmanlı yönetiminden petrol imtiyazlarını elde etme mücadelesi sürecinde bu işi tek başına hiçbir sermaye grubunun elde edemeyeceğini kavrayan Sir E. Cassell, Arthur Gwinner gibi kimi ileri görüşlü Alman ve İngiliz kapitalistler bu oluşumu başlatmışlardı. Bu gelişmeyi Deutsche Bank daha çabuk kabullenmiş, petrol imtiyazını tek başına sahiplenmek için direnen İngiliz hükümeti de sonunda boyun eğmek zorunda kalmıştı. Bundan böyle bu yeni anlayışın kurallarını oluşturduğu, kimilerinin yeni sömürgecilik kimilerinin yeni emperyalizm gibi farklı isim ve nüanslarla niteledikleri yeni bir dünya düzeni kurulmaya başlanmıştı.

Yeni düzenin ideolojisi özellikle petrol gibi önemli yeraltı kaynaklarının, "Tüm insanlığa ait olduğu ve uluslararası kontrol altında üretilmesi" gibi tezlerle oluşturuluyordu. Bunun pratikteki uygulaması ise büyük güçlerin önemli zenginlik kaynaklarını ancak çokuluslu şirketler aracılığıyla ortak olarak sömürebilmeleriydi. Artık ne ABD ne de emperyalist Avrupa ülkeleri birbirlerini dışlayarak tek başlarına bölgedeki petrol yataklarını ele geçiremeyeceklerinin bilincindeydiler. Chester Türkiye'de çaresizlik içinde ordan burdan getirdiği üç beş işçiyle

Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı-Alman ittifakı bağlamında hazırlanmış bir propoganda kartpostalı. Üstteki cümle: "Biz özgürlük ve adalet için savaşmak üzere silahlanarak bütünleşmiş tek bir halk olmak istiyoruz."

ancak sekiz kilometre ray döşeyip imtiyazın iptalini beyhude yere engellemek için çırpınırken, asıl oyun başka sahnede oynanmaya başlamıştı. Amerikan sermayesi/devlet işbirliği Mezopotamya petrolleri için gerçekçi biçimde TPC bünyesinde tatmin edici bir yüzdeyle yerini alma mücadelesi veriyordu. ABD yönetimi Ortadoğu petrollerinin işletilmesi bağlamındaki yeni dinamikleri kendi açısından doğru okuduğunu, tercihini Standard Oil gibi büyük tekellerin aracılığıyla oluşan Amerikan grubuna vererek göstermiş ve bu grubun Avrupalı büyük güçlerle petrol kaynaklarının paylaşımı mücadelesinde tam anlamıyla arkasında durmuştu.

İngiltere petrol ayrıcalıklarını hemen savaşın arefesinde TPC olarak Sadrazam Said Halim Paşa'dan elde ettikleri imtiyaza dayandırmaya çalışmış, ancak Amerikan yönetimi böyle bir imtiyazın geçerliliğini bile kabul etmeye yanaşmamıştı.[31] Tam tersine petrolün hayati bir önem kazanmaya başlaması üzerine Washington Amerikan petrol şirketlerine ülke dışını özellikle de Mezopotamya'yı hedef göstermiş, İngiliz yöneticilerinden de "açık kapı politikası"nın gereklerini yerine getirmelerini istemişti.[32] Amerikan devlet/sermaye işbirliğinin bu kararlı tutumunun sonucunda, İngiltere Mezopotamya petrollerinden Amerikan sermayesinin de payını almasını kabul etmek zorunda kalmıştı. Sonuç olarak Mezopotamya petrollerinin paylaşımı bu yeni dinamikler temelinde gerçekleşmiştir.[33]

RÉPUBLIQUE TURQUE

Chemins de Fer d'Anatolie - Bagdad

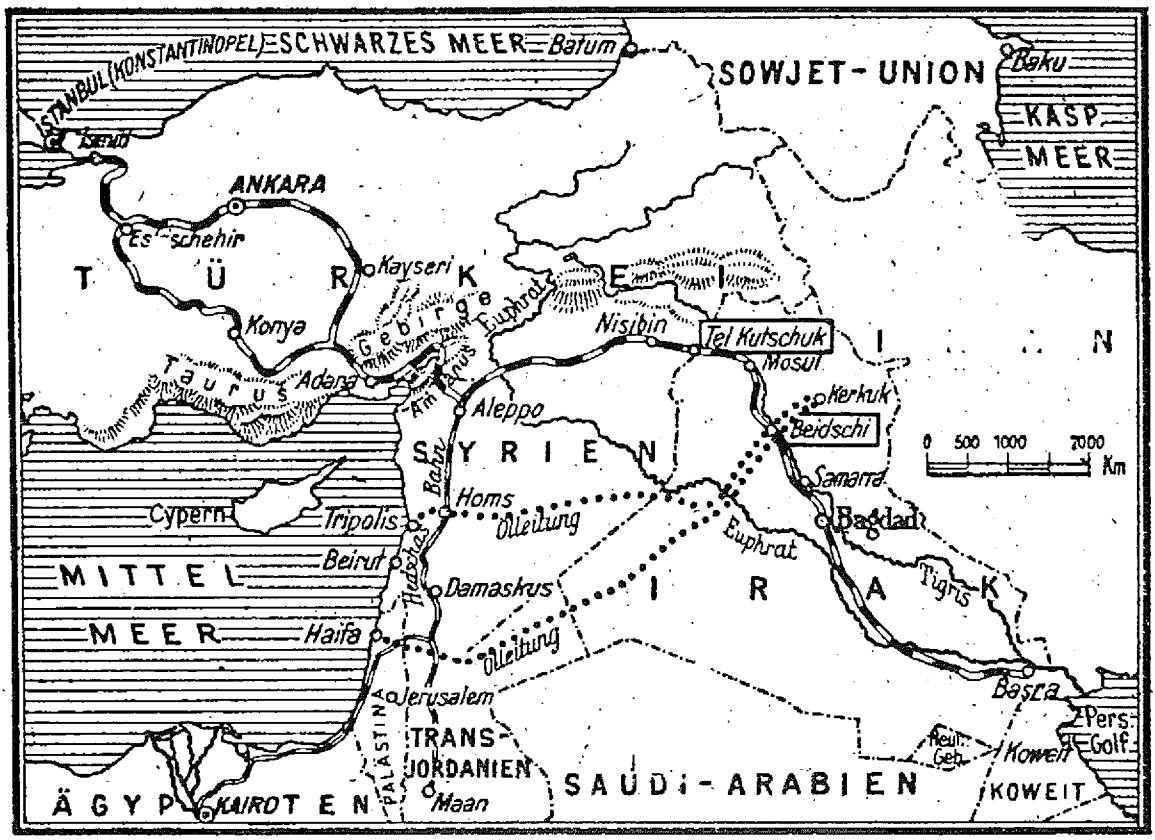
Horaire des trains voyageurs

Valable à partir du 1er Mars 1926 jusqu'à nouvel avis

H. - Pacha - Angora Trains N° 2/102 circulant journellement avec Wagon-Lit et Restaurant					Angora - H. - Pacha Trains N° 101/1 circulant journellement avec Wagon-Lit et Restaurant				
STATIONS	Arrivée		Départ		STATIONS	Arrivée		Départ	
	h.	m.	h.	m.		h.	m.	h.	m.
H.-Pacha * ...	—	—	16	30	**Angora** * ...	—	—	17	—
Pendik	17	09	17	17	Ghazi	17	09	17	10
Hérékè	18	29	18	37	**Polatli** *	19	45	19	55
Ismid *	19	24	19	49	Béylik-Keupru .	20	35	20	37
Arifié	20	57	21	02	Bitcher	21	38	21	46
Mékédjé	22	22	22	30	Sari-Keuy	22	37	22	45
Bilédjik *	23	57	00	12	**Eski-Chéhir** *.	1	31	1	48
Eski-Chéhir *.	2	46	3	10	**Bilédjik** *	4	18	4	33
Sari-Keuy	5	46	5	54	Mékédjé	5	57	6	05
Bitcher	6	45	6	53	**Arifié**	7	24	7	28
Béylik-Keupru .	7	54	8	02	**Ismid**	8	37	8	52
Polatli *	8	42	8	52	Hérékè	9	36	9	44
Ghazi	11	15	11	16	Pendik	10	57	11	05
Angora *	11	25	—	—	**H.-Pacha** * ...	11	42	—	—

H. - Pacha - Yénidjé Trains N° 4/204/804 circulant journellement avec Wagon-Lit 3 fois par semaine					Yénidjé - H. - Pacha Trains N° 805/205/3 circulant journellement avec Wagon-Lit 3 fois par semaine				
STATIONS	Arrivée		Départ		STATIONS	Arrivée		Départ	
	h.	m.	h.	m.		h.	m.	h.	m.
H.-Pacha * ...	—	—	9	35	**Adana**	—	—	6	40
Pendik	10	15	10	23	**Yénidjé**	7	17	7	52
Hérékè	11	36	11	44	Dovak	8	22	8	24
Ismid *	12	35	13	—	**Bozanti**	10	23	10	38
Arifié	14	08	14	13	**Oulou Kichla** .	12	39	12	49
Mékédjé	15	33	15	41	**Eregli**	14	10	14	30
Bilédjik *	17	08	17	23	**Karaman**	16	46	16	54
Eski-Chéhir *.	19	57	20	35	Tchoumra	18	16	18	24
Alayund	22	33	22	38	**Konia**	19	26	20	11
Afion *	1	17	1	32	Sérai-Eunu	22	06	22	14
Tchaï	2	39	2	47	**Ilghin**	23	27	23	35
Ak-Chéhir ...	4	06	4	14	**Ak-Chéhir** ...	1	03	1	11
Ilghin	5	41	5	49	**Tchaï**	2	30	2	40
Sérai-Eunu	7	04	7	12	**Afion** *	3	46	4	06
Konia	8	55	9	40	**Alayund**	6	37	6	45
Tchoumra	10	42	10	50	**Eski-Chéhir** *.	8	34	9	12
Karaman ...	12	14	12	22	**Bilédjik**	11	42	11	57
Eregli	14	29	14	37	Mékédjé	13	21	13	31
Oulou Kichla .	16	14	16	24	**Arifié**	14	52	14	57
Bozanti	17	42	17	57	**Ismid**	16	05	16	55
Dovak	19	43	19	45	Hérékè	17	46	17	54
Yénidjé	20	12	20	26	Pendik	19	08	19	16
Adana	21	17	—	—	**H.-Pacha** * ...	19	54	—	—

Haydarpaşa–Ankara ve Haydarpaşa–Adana tren seferleri (1926).



Bağdat demiryolunun tamamlandığını başlık yapan 16 Temmuz 1940 tarihli Frankfurter Zeitung *gazetesinde yayımlanmış olan harita.*

Başarısız Chester deneyiminden sonra Türkiye Cumhuriyeti bir yandan mevcut hatları devletleştirirken diğer yandan yeni hatlar inşa etmeye başlamıştı. Osmanlı İmparatorluğu'ndan kalan hatların devletleştirilmesi süreci, Anadolu demiryollarıyla başlamıştı. 24 Mayıs 1924 tarihinde Haydarpaşa Limanı ve Anadolu Demiryolu Şirketi'nin satın alınması için Cumhuriyet hükümetine yetki verilmişti. Demiryolunun satın alınması 1928 yılında gerçekleşmişti. Bunu 1931 yılında Mersin-Adana, Bursa-Mudanya, 1934'te İzmir-Kasaba ve uzantılarının, 1935 senesinde ise Rumeli demiryollarının satın alınması izlemişti. Böylece yabancılara ait 4060 kilometre demiryolunun devlete geçişi tamamlanmıştı.

Cumhuriyet bir yandan yabancıların mülkiyetindeki hatları devletleştirirken, bir yandan da hızlı bir demiryolu yapım sürecine girmişti. 1924-1945 yılları arasında 3383 km yeni demiryolu ulaşıma açılmıştı. Böylece toplam demiryolu uzunluğu 7521 km'ye ulaşmıştı. Yeni hatların yapımındaki temel hedeflerden biri, yabancı şirketlerin inşa etmiş olduğu birbiriyle bağlantısız hatları, bütünsel bir ağ haline dönüştürmekti. Emperyalist ülkelerin Osmanlı döneminde yapmış oldukları hatlar, genellikle önemli bir liman ve arkasındaki hinterlandı ile kendi başına ekonomik bir bütünlük oluşturmaktaydı. Bu bölgeler arasında devletinin iç pazar bütünlüğünü sağlayacak şekilde altyapılar birbirine bağlanmamıştı. Her nüfuz alanını denetim altında tutan devlet, bu bağlantıların kurulmamasına özel-

likle özen göstermişti. İşte yeni ulaşıma açılan Afyon-Karakuyu, Fevzi Paşa-Malatya, Alayurt-Balıkesir gibi "iltisak hatları" bu önemli sorunu çözümlemiş oluyordu. Cumhuriyet'in ulaşım politikasının bir diğer amacı, çalışmamızda ayrıntılarıyla incelediğimiz nedenlerle Osmanlı döneminde ihmal edilmiş olan ülkenin doğu kesimini, yapılacak ana hatlar ile Orta Anadolu'ya ve batıya bağlamaktı. Bu nedenle Ankara-Kayseri-Sivas-Erzurum, Çetinkaya-Malatya-Diyarbakır-Kurtalan ve Malatya-Elazığ demiryolları ulaşıma açılmıştı. Ayrıca Orta Anadolu'da Samsun-Kalın, Irmak-Zonguldak hatlarında olduğu gibi gelişen demiryolu ağını limanlara bağlayan hatlar inşa edilmişti.[34]

Sonunda tüm hatlar bir bütünün parçaları olma anlamında bir demiryolu ağı oluşturulabilmişti. O günlerin deyişiyle ülke "demir ağlarla örülmüştü". Bir anlamda Cumhuriyet yöneticilerinin kendilerini "milli şömendöfer" politikasına yönlendiren nedenleri Osmanlılardan devraldıkları söylenebilir. İki dünya harbi arasının gizli "savaş ekonomisi" bu kez üniter devletin güvenliği bağlamında askeri/stratejik kaygıları ön plana çıkarmıştı. Ayrıca o günün koşullarında başta "üç beyaz" olmak üzere kendi yağıyla kavrulmak zorunda kalan Cumhuriyet yönetimi için ekonomik bütünleşme büyük önem kazanmıştı. Ancak bu kez askeri ve iktisadi kaygıların yanı sıra demiryolunun simgesel önemi de gündeme getirilmelidir. Bir anlamda her yeni istasyon Ankara'nın iktidarını kitlelere ulaştırıyor, bu durum yönetimin meşruiyetini de güçlendirmeye vesile oluyordu. Kasaba kente, kent başkente ve ülke dış ülkelere bağlandıkça geleneksel toplum dokuları çözülüyor, nüfus dinamizm kazanıyor, geçimlik ekonomilerin yerini meta üretimi alıyordu. Bunların dışında kamusal alan anlayışının geçirdiği dönüşüm de dikkat çekiciydi. Cazibe merkezi haline gelmeye başlayan istasyon ve çevresi, caminin çevresinde oluşmuş olan kamusal alanın aleyhine olarak gelişimini sürdürüyordu. Trenin geçişi kırsal kesimde seyirlik eğlence haline gelmiş, istasyon çevresi "tenezzüh" mekânına dönüşmüştü. Kahveler, çay bahçeleri, gar lokantaları bu yeni çekim merkezinin simgeleri olmuştu. Demiryolu merkezi cami ve çevresinden oluşan kasabanın yerleşim anlayışını değiştirmişti. Kasaba istasyona doğru yönelmiş, pazar istasyonda kurulur olmuş, kısaca istasyon bir sekülerleşme dinamiği olarak kendi cemaatini yaratmıştı.[35]

Bu yıllarda demiryolu adeta devleti simgeliyordu. Ulusal günlerde istasyonlar ve lokomotifler çiçeklerle süslenir, bayraklar dört bir yana asılır, zafer takları kurulurdu. Aslında bu tür çabalar bir anlamda devletin taçlandırılışı, siyasi otoritenin pekiştirilmesi olarak yorumlanabilir. Bu, devletle demiryolunun bütünleşmesi imgesi çok partili döneme kadar devam etmiştir. İkinci Dünya Savaşı sonrasında Türkiye'nin NATO üyesi olmasıyla stratejik kaygılar geri plana itilirken demiryolu önemini tamamıyla kaybetmeye başlamıştı. Bu dönüşümün ideolojik yansıması da bir hayli ilginç olmuştur. Demiryolunun devletle özdeşleştirilmiş olması nedeniyle karayolu politikasına geçiş adeta tek parti dönemi devletçiliğinin ölüm fermanı olarak kabul edilmişti. Cumhuriyet'in ilk onyıllarında modernleşmenin simgesi olarak görülen demiryolu giderek çağdışı olarak kabul edilir olmuştu. Halbuki ileri sanayi toplumlarında demiryolu hızlı trenler sayesinde yeni bir kimlik kazanarak kitle ulaşımında temel bir işlev görmeye başlamıştı.[36]

Oysa Türkiye savaş sonrası döneme planlama ile girmek azmindeydi ve Aydemir, Tökin gibi Kadroculların etkin olduğu plan beklenileceği gibi ulaşım politikasının temel unsuru demiryolu idi. Süleyman Vaner önderliğinde liberal bir kadroya hazırlatılan planda da dış yardımı kolaylaştıracağı beklentisiyle ulaştırma politikası demiryoluna

dayanmaktaydı. 1952 yılına kadar 1588 kilometre yeni demiryolunun hizmete açılması hedeflenmekteydi. Vaner'in raporunda karayollarına 260, demiryollarına ise yenileme çalışmalarıyla birlikte 1480 milyon lira, yani karayollarına ayrılanın altı katı ödenek ayrılması planlanmıştı. Ancak Max Thornburg gibi Amerikalı uzmanlarla girilen sıkı teşrik-i mesai sürecinin sonunda, bu oran karayollarının lehine, bire dokuz olarak değişti. Artık, Amerikan Yollar İdaresi'nin Umum Müdür Yardımcısı Hils'in yazmış olduğu rapor doğrultusunda, kesin bir biçimde karayolu politikasına geçilmişti. Bu politikanın sonucu olarak, 1950'lerden günümüze sadece 611 kilometre yeni demiryolu yapılabildi. Dış yardım ve kredilerle kolay yoldan kalkınma hayali ağır basmıştı.[37]

Yeniden Bağdat demiryoluna dönecek olursak; 1888 yılında İstanbul'dan hareket eden Bağdat ekspresi tam 52 yıl sonra yani 1940 yılında Bağdat'a ulaşabilmişti.[38] Artık başlangıçtaki önemini kaybetmiş olan bu olay, 99 yıllık bir sözleşme yaparak bu devasa işe soyunanların ufkunun alamayacağı bambaşka bir dünyada gerçekleşmişti. Bağdat-Hicaz hattında kuşkusuz en büyük emek sahibi olan Heinrich August Meissner Paşa'nın bundan birkaç ay önce İstanbul'da vefat etmiş olması tarihin başka bir cilvesi olsa gerek.

1 Bu hatların coğrafi özellikleri ve bu özelliklerden kaynaklanan yapım güçlükleri konusunda bkz. S.F. Newcombe; J.P.S. Greig, "The Baghdad Railway", *The Geographical Journal*, Vol. 44, No. 6 (Aralık 1914), s. 578-580.

2 Majcher, s. 477; Mühlmann, s. 384; Rathmann, *Berlin...*, s. 102.

3 Ulrich Trumpener, "Germany and the End of the Ottoman Empire", *The Great Powers and the End of the Ottoman Empire*, ed. M. Kent, Londra 1984, s. 117, 118.

4 Meclis-i Vükela Müzakeratına Mahsus Zabıtname, *B.O.A.*, MV, 202/115. Savaş sırasında Babıâli'nin demiryolunu devletleştirmek istediği, ancak Almanların buna karşı koyduğu anlaşılıyor, bkz. Avusturya Büyükelçiliği'nin 18.2.1916 tarihli ve "Plan einer Verstaatlichung der Bagdadbahn" başlıklı raporu, *Staatsarchiv Wien*, Ad. Registratur, F 19/32. Şirketin 1916 yılı sonlarında mukavelede yapmak istediği taleplerin görüşülmesini ise Babıâli harbin bitimine ertelemişti, bkz. Meclis-i Vükela Müzakeratına Mahsus Zabıtname, *B.O.A.*, MV, 203/61.

5 Paul Hartig, "Die Bagdadbahn-Idee und Verwirklichung", *Zeitschrift für Geopolitik*, Heidelberg Berlin, 1940, s. 545.

6 Dr. Jaeckh'den Dışişleri'ne "Bericht über Verhandlungen von Dr. Jaeckh mit dem Generalstabschef Exzellenz von Falkenhayn über Bagdadbahn and aegyptische Expedition" başlıklı ve 13.2.1915 tarihli rapor, Berlin, *Pol. Archiv*, Türkei 152. 1916 yılında Bağdat hattının askeri açıdan daha yararlı hale getirilmesine yönelik olarak önerilen hatlar bağlamında bkz. "Von den Eisenbahnen im Osmanischen Reiche", *Die Islamische Welt*, Nr. 1, (Kasım 1916), s. 47, 48.

7 Meclis-i Vükela Müzakeratına Mahsus Zabıtname, *B.O.A.*, MV, 198/1.

8 İrade-i Seniye, *B.O.A.*, İ. ML., 94/1333 Z 30.

9 Konsolos Panoloni'nin Dışişleri'ne 24.7.1914 tarihli raporu, Halep, *Staatsarchiv Wien*, Ad. Registratur F 19/32.

10 Wangenheim'dan Dışişleri'ne 10.11.1914 tarihli telgraf, Tarabya, *Pol. Archiv*, Türkei 152.

11 Mustafa Şevki Atayman, *Bir İnşaat Mühendisinin Anıları*, 1897-1918, İstanbul, 1984, s. 52.

12 Dieckmann, "Die Hedschasbahn im Weltkriege und ihre gegenwaertige Lage", *Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen*, Nr. 48, (1.12.1921), s. 894, 895.

13 Ayrıntılı bilgi için bkz. Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, s. 245-251.

14 Anna Grosser Rilke, *Avrupa Saraylarından Yıldız'a İstanbul'da Bir Hoş Sada*, çev. D. Banoğlu, İstanbul, 2009, s. 273, 274. Aynı olay için bkz. "Constantinople Bombed", *News Of The World*, 29.9.1918.

15 Dorak-Resülayn hattının güçlendirilmesi için şirkete sözleşme dışı yetkiler tanınmasına karar verilmişti, bkz. Meclis-i Vükela Müzakeratına Mahsus Zabıtname, *B.O.A.*, MV, 205/144.

16 Liman von Sanders, *Türkiye'de Beş Yıl*, çev. M.Ş. Yazman, İstanbul, 1968, s. 44.

17 Ulrich Trumpener, *Germany and Ottoman Empire 1914-1918*, Princeton, New Jersey, 1968, s. 8.

18 H. Charles Woods, "The Bagdad Railway", *The North American Review*, sayı 208, Temmuz-Aralık 1918, s. 219.

19 Savaş sonrası emperyalist çelişkiler üzerine yazılan önemli bazı kaynaklar hakkında bkz. Keith Jeffery, "Great Power Rivalry in the Middle East", *The Historical Journal*, Vol. 25, No. 4, (Aralık 1982), s. 1029-1038.

20 William Linn Westermann daha 1922 yılında benzeri bir gözlemde bulunmuştu, bkz., "Who are the Turks", *Asia*, No. 12, Aralık 1922, s. 1013.

21 İngiltere ile Fransa arasındaki petrol pazarlıkları için bkz. *Documents on British Foreign Policy 1919-1939*, ed. E.L. Woodward and Rohan Butler, First Series, Volume 4, Londra, 1952, s. 1089-1118.

22 Marian Kent, "British Policy, Iternational Diplomacy and the Turkish Revolution", *International Journal of Turkish Studies*, Vol. 3, No. 2, Kış 1985-1986, s. 38, 39.

23 Ayrıntılı bilgi için bkz. Henry Woodhouse, "The Anglo-French Conflict over Turkey", *Current History*, Nisan 1922, s. 66-68 ve "Anglo-French Discord in Turkey", *Current History*, Ocak 1922, s. 653-659. Curzon'un itirazları için ayrıca bkz. "France's Pact with Mustapha Kemal", *Current History*, Ocak 1922, s. 660, 661.

24 J.G. Moskoffian, "French Policy in the Near East", *Current History*, Nisan 1922, s. 45.

25 Bu hak iddiasını Chester'ın 1910 yılında elde ettiği protokol ve sonraki sürece bağlayan bir yazı için bkz. Henry Woodhouse, "American Oil Claims in Turkey", *Current History*, Mart 1922, s. 953-959.

26 Henry Woodhouse, "The Chester Concession as an Aid to New York", *Current History*, Haziran 1923, s. 396, 397.

27 Colby M. Chester, "Turkey Reinterpreted", *Current History*, Eylül 1922, s. 946.

28 Savaşın sona ermesinden Chester imtiyazının ikinci kez gündeme gelmesine kadar olan süreç için temel olarak Earle'in kitabından yararlandım, bkz. Earle, Turkey..., s. 292-344.

29 "U.S. Firms on Rights in Near East Peace", *The Washington Post*, 24 Nisan 1923, s. 1. Elbetteki Amerika'ya karşı eleştirel görüşler de yok değildi. Örneğin Hüseyin Yusuf, Amerika'nın ülkenin maden zenginliğinin tamamına el koymayı ayrıca sermaye yatırımlarının ardından siyasi nüfuzunu kabul ettirmeyi de amaçladığını ileri sürmekteydi. Hüseyin Yusuf, *T.B.M.M. Aza-i Muhteremesine Açık Mektup, Şarki Anadolu Demiryolları Cephesinde Amerikalılar*, İstanbul, 1339.

30 1911 döneminin mutlak desteğini bu kez tam anlamıyla kayıtsızlığın aldığını anlamak için dönemin Amerikan Dışişleri belgelerine şöyle bir göz atmak yeter. Artık Chester imtiyazı gündeme geldiğinde; serbest piyasa koşullarında isteyen grubun tüm sorumluluk kendisinde olmak üzere istediği yerde yatırım yapabileceği, yani Amerikan yönetiminin özel bir sermaye grubunu desteklemesinin söz konusu olamayacağı ya da imtiyazın geleceğinin Osmanlı yöneticileri ve Chester grubunun kararlaştıracağı bir konu olduğu gibi kaçamak ifadelerle destekten kaçınılıyordu. Bkz. United States Department of State, *Papers Relating to the Foreign Relations of the United States*, Volume II, U.S. Government Printing Office, 1923, s. 1198-1252.

31 Robert Dunn, "High Politics and Commerce in the Near East", *Asia*, No. 11, Kasım 1923, s. 864.

32 Leonard M. Fanning, *Foreign Oil and the Free World*, New York/Toronto/Londra, 1954, s. 47

33 Bilmez Bülent Can, "Suya Düşen Bir 'Tatlı Hayal': Şarki Anadolu Demiryolları (Chester) Projesi (1922-23)", *Kebikeç*, Sayı 11, 2001, s. 195, 196. Can bu yeni dönemi "Avrupamerkezci ve modern standardizasyon" olarak niteliyor, ayrıntılı bilgi için yazarın bu makalesi dışında bkz. Can, *Demiryolundan...*, s. 3-40, 330-336. Yeni paylaşım süreci ve bu süreçte Amerikan yönetimince desteklenen Standart Oil gibi büyük şirketlerin rolü konusunda bkz. Wallace Thompson, "World Oil-War or Entente?", *Asia*, No. 5, Mayıs 1923, s. 365-368.

34 İlhan Tekeli-Selim İlkin, "Türkiye'de Ulaştırmanın Gelişimi", *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt 10, s. 2761 vd.

35 Zafer Toprak, "Cumhuriyet, Demiryolu ve Laiklik, Bir 'Modernite' Metaforu", *Toplumsal Tarih*, Sayı 168, Aralık, 2007, s. 67-69.

36 Agm, s. 71.

37 Tekeli ve İlkin, s. 2763-2765.

38 W.J. Eggling - G.Ritter, *Entwicklung und raeumliche Analyse der türkischen Binnenverkehrsnetze*, Bochum, 1979, s. 8.

VI

SONUÇ

Daha önce bir yabancı ülkenin bağımlı kılınması için ilk adım olarak barışçı bir biçimde misyonerler, daha sonra tüccarlar ardından konsoloslar ve en son bayrak girerdi. Bu, klasik İngiliz yayılım yöntemiydi. Bugün ise kolonizasyonun asıl motor gücü demiryolu mühendisleridir ve askerlerin onları takip edeceği hemen hemen kesindir.

Charles Sarolea

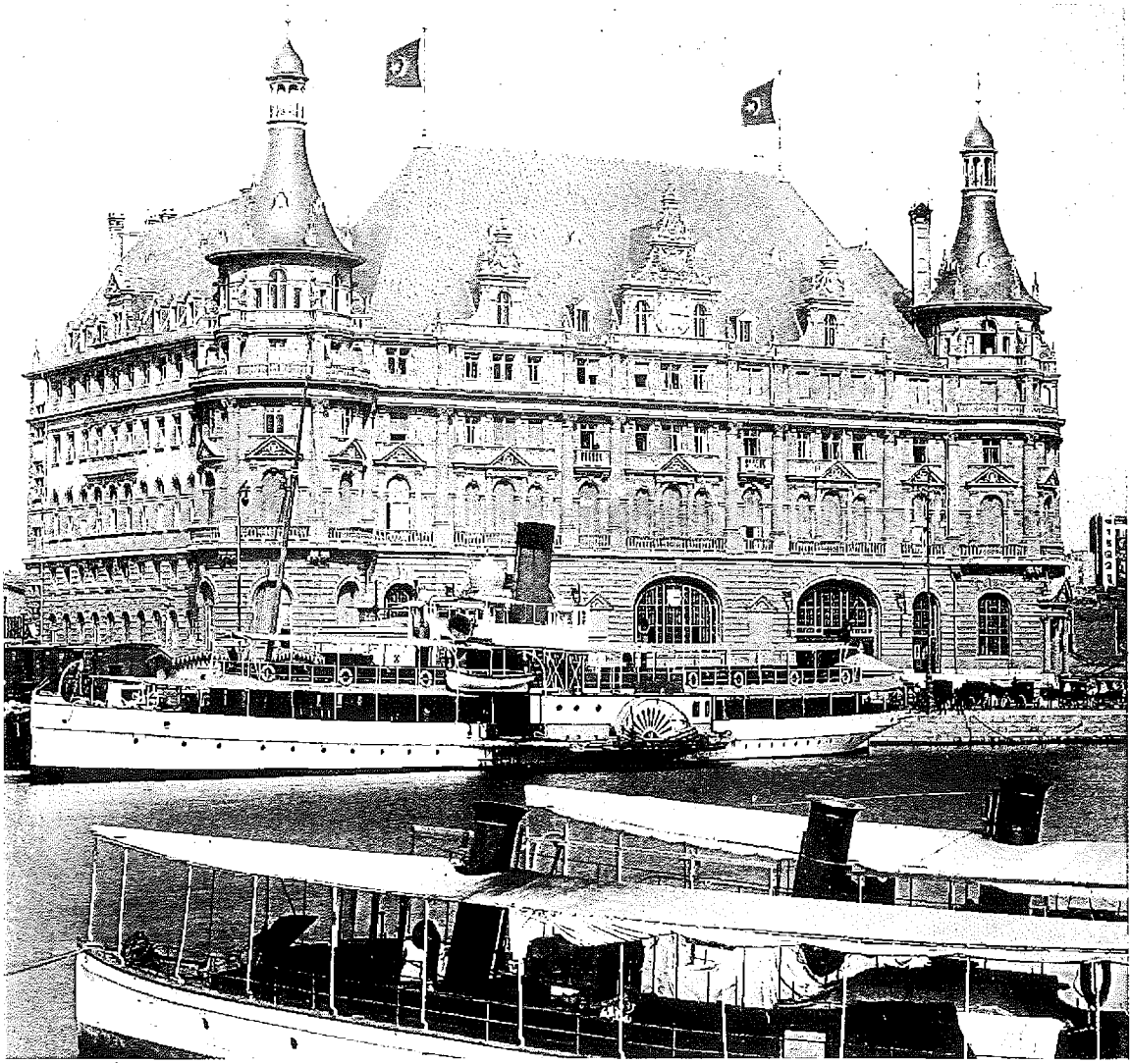
Mütarekenin imzalanmasından 11 gün sonra, yani 22 Kasım 1918'in karanlık ve yağmurlu bir gününde Haydarpaşa İstasyonu mutsuz ve şaşkın 800 Alman vatandaşından oluşan bir topluluğu yolcu ediyordu. Bu insanlar arasında demiryolu mühendisleri, üst düzey yöneticiler, devlet adamları, öğretmenler ve aileleri bulunmaktaydı. Uluslararası anlamda bir demiryolu mühendisi olan ve Bağdat ve Hicaz hatlarına büyük emeği geçen Meissner Paşa da oradaydı. Alman İmparatorluğu'nun Anadolu demiryolunun başlangıç istasyonu Haydarpaşa garını gururla ve büyük umutlarla inşa edenler, şimdi artık Osmanlı topraklarında kendilerine bir yer kalmamasının şaşkınlığı içinde Fransız askerlerinin devriye gezişlerini seyrediyorlardı.[1] Özene bezene inşa ettikleri, hâlâ Alman mimarisinin dev bir eseri olarak tarihe tanıklık etmeye devam eden Haydarpaşa İstasyonu tümüyle düşman askerleri, Haydarpaşa Limanı ise düşman gemileriyle doluydu.

Bağdat demiryolunda tüm iyi niyetleriyle, mesleklerini en iyi şekilde yapmaktan başka amacı olmayan bu insanlar, belki de hiç istemeden savaşın çıkmasına dolaylı da olsa bir katkı yapmışlardı. Son bölümde incelendiği gibi Bağdat Demiryolu konusundaki tüm çelişkiler uluslararası anlamda çok taraflı anlaşmalarla çözümlenmişti. Ama unutulmamalıdır ki, Bağdat Demiryolu, önsözleşmesinin imzalanmasından itibaren tam 18 yıl Avrupa'da bir kâbus gibi sürekli olarak siyasi atmosferi zehirlemeye devam etmişti. Hiçbir emperyalist güç bu hayaletin Dışişleri koridorlarında dolaşmasını engelleyememişti. Bu bağlamda Bağdat Demiryolu var olan emperyalist çelişkileri sürekli olarak keskinleştirmişti. Bağdat demiryolunun geçtiği güzergâhın kontrolü tarihin her döneminde olduğu gibi bir kez daha doğuyla batının anahtarı durumuna dönüşmüştü. Aynı felaketin bir daha yaşanmaması amacıyla iki kitap kaleme almış olan Jastrow'a göre, Almanya'nın savaşın fitilini ateşleyen Sırbistan sorununda Avusturya'yı desteklemesindeki neden, Sırbistan ve Bulgaristan'ı kontrol edebilmek için hayati konumda bulunan, Berlin'den Bağdat'a uzanan demiryolunu güvence altında tutabilmekti.[2] Elinizdeki çalışma uluslararası dengelerin bu noktalara nasıl geldiğine bir yanıt vermeye çalıştı.

Emperyalist bir güç olarak tarih sahnesine geç çıkan Almanya, hızlı gelişen endüstrisi için hammadde ve pazar sorunuyla karşı karşıyaydı. Bu sorunu klasik sömürgecilik yöntemleriyle çözümlemesi olanaksızdı. Zira sömürgeleştirilebilecek toprakların çoğu paylaşılmıştı. Geçmişin büyük imparatorları –İran, Çin, Osmanlı– ise, açık sömürgeciliğe elverişli olmayan, büyük devletlerin nüfuz mücadelelerini sürdürdükleri ülkelerdi.

Resmi Alman dış politikasını üretenlerin büyük çoğunluğu, Osmanlı İmparatorluğu'na klasik sömürge ülkelerine yaklaşır gibi yaklaşılamayacağının bilincinde idiler. Ancak aynı kişiler Osmanlı İmparatorluğu'nun Almanya için taşıdığı önemi de çok iyi algılamışlardı. Almanya'nın 15 yıl boyunca Osmanlı politikasını yönlendiren ve düşünceleri İmparator Wilhelm tarafından sürekli olarak onaylanan İstanbul Büyükelçisi Marshall von Bieberstein "Nüfus artışı yılda 600.000'i bulan bir ülkenin ihracat sıkıntısı çeken endüstrimiz için taşıdığı değer ortadadır" diyordu.

Demiryolları Almanya'nın Osmanlı politikasının oluşumunda en önemli yeri işgal ediyordu. Yine Marschall'ın sözleriyle Osmanlı topraklarında barışçıl biçimde nüfuz elde edebilmek için "... demiryolu yapımı sadece en etkili değil, aynı zamanda en kârlı" araçtı. Büyükelçiye göre, "demiryolu inşaatında kullanılacak malzeme Alman endüstrisinden sağlanacak, üstelik demiryolunun geçtiği bölgelerin pazara bağlanması sonucu önceliği Alman ticareti" elde edecekti. Marschall demiryollarının inşasından sonra, bölge halkının gereksinmele-



1910 yılında Haydarpaşa İstasyonu.

riyle birlikte talebin de artacağını savunuyor, Alman endüstrisinin hammadde sorunu içinse Anadolu'nun verimli topraklarını, başta kömür olmak üzere maden yataklarını örnek gösteriyordu.

Almanya'nın Anadolu'da demiryolu macerası 1888 yılında başlamış, 1892'de İzmit-Ankara, 1896'da ise Eskişehir-Konya hatlarının tamamlanmasıyla devam etmişti. Diğer emperyalist devletlerin Eskişehir-Konya hattının yapımı sürecinde yoğunlaştırdıkları muhalefet, Bağdat demiryolu projesi gündeme geldiğinde iyiden iyiye keskinleşmişti. Çünkü artık söz konusu olan, Konya'dan başlayıp Önasya ve Mezopotamya toprakları aşılarak Bağdat'a kadar inşa edilecek bir demiryoluydu ve bu demiryolunu yapacak olan ülkenin hat döşediği bölgeyi kendi nüfuz alanı haline getireceği bilinen bir gerçekti. Anadolu ve Mezopotamya'nın pamuk, petrol, kömür gibi değerli hammadde kaynakları, Bağdat Demiryolu imtiyazıyla birlikte ele geçirilecek demekti. Bu bölgeler aynı zamanda bir tahıl ambarı haline dönüştürülebilirdi.

Yalnız yukarıdaki nedenler bile Bağdat Demiryolu imtiyazının kolay elde edilemeyeceğinin habercisiydi. Gerçekten de imtiyazın verilişi çalışmada kolaylıkla izlenebilen, önemli müdahalelerle karşılaştı. Diğer emperyalist güçler imtiyazın Deutsche Bank'a verilmesini engellemek için her yolu denediler. Sonuçta Rusya'ya sus payı olarak Karadeniz bölgesinde demiryolları konusunda adeta tekel hakkı tanındı. Fransızlar engelleme çabalarının boşuna olduğunu anladıklarından, bir süre için de olsa girişime ortak olmayı ve mevcut demiryolu imtiyazlarını geliştirmeyi daha mantıklı buldular. İngilizler ise demiryolu Basra Körfezi'ne doğru ilerledikçe, Hindistan yolunu tehdit altında hissetmeye başladılar. Üstelik başta petrol ve nehir ulaşım sektörü olmak üzere, Mezopotamya'daki çıkarları da tehlikeye giriyordu. Bu nedenle İngiltere, Bağdat Demiryolu'na, çalışmalar ilerledikçe daha çok karşı çıkacaktı.

Ancak Deutsche Bank'ın imtiyazı elde etme sürecinde, İngiltere'nin muhalefetini sınırlayan konjonktürel nedenler vardı. Bu dönemde İngiltere'nin sömürgeleriyle başı dertteydi. Boer savaşının başlaması ve ilk yenilgiler, İngiliz politikacılarının dikkatlerini Bağdat Demiryolu sorununda yoğunlaştırmalarını engelliyordu. Hatta yüzyıl başlarında, İngilizlerin Bağdat Demiryolu'na ortaklığı bile gündeme geldi.

Çok geçmeden, gerek İngiltere'de gerekse Fransa'da iç dengelerin böyle bir ortaklığa uygun olmadığı anlaşılacaktı. Oysa her iki ülkede de girişime katılmaya istekli müteşebbisler vardı ve onları desteklemeye kararlı yönetimler işbaşındaydı. 1903 yılı bu bağlamda radikal ve irrasyonel milliyetçiliğin varacağı yerler bağlamında derslerle dolu olarak geçti. İngiliz kapitalistleri doğal olarak girişimin kârlılığına inandıkları için Deutsche Bank'ın teklifini olumlu karşılamıştı. Balfour yönetiminin de bu ortaklığı desteklemesi bu girişimcilerin isteklerini iyice artırmıştı. Dönemin hükümeti Bağdat hattının her halükârda yapılacağına inanmış ve Mezopotamya'nın zenginliklerinden pay almayı ve girişimi kendi stratejik çıkarları açısından denetim altında tutmayı, körü körüne muhalefet etmekten daha akılcı bulmuştu. Nitekim nisan ayı başında İngiltere Başbakanı Balfour, Dışişleri Bakanı Lansdowne, İngiliz bankerlerin temsilcisi olarak Revelstoke ve Deutsche Bank adına Gwinner Bağdat Demiryolu'na İngiliz sermayesinin katılma koşullarını onaylamışlardı. Ancak bundan sonraki 20 gün içinde tarihte eşine ender rastlanır gariplikte bir süreç yaşandı ve bu sürecin sonunda 22 Nisan akşamı Balfour Avam Kamarası'nda hiçbir biçimde Bağdat

demiryoluna katılımlarının söz konusu olamayacağını açıklamak zorunda kaldı. Üçüncü bölümde ayrıntılı bir şekilde mercek altına alınmış olan bu sürecin dinamiklerini birer cümleyle hatırlayacak olursak; Bağdat demiryolunun inşasından doğrudan çıkarları zarar görecek sermaye çevreleri, onların politikadaki ve özellikle meclisteki uzantıları, *The Times* başta olmak üzere bu cephenin kamuoyu yaratmadaki güçlü basın kuruluşları, bunlar kadar olmasa da Rusya'nın desteği ve bu koalisyonun kışkırttığı ve zaten kışkırtılmaya hazır anti-Alman ve aşırı milliyetçi duygularla doldurulmuş getirilmiş İngiliz kamuoyu.

Bu çıkar çevrelerinin başında gelen Lynch'in 1905 yılında Gwinner'e açıkyüreklilikle ve pervasızca itirafları, 1903 yılındaki Bağdat Demiryolu aleyhindeki kampanyadaki etkisini gözler önüne sermektedir. Lynch, Gwinner'e eğer demiryoluna katılımları arzulanıyorsa hattın Mezopotamya bölümünün kontrolünün mutlaka kendilerine verilmesi gerektiğini belirttikten sonra asıl ilginç noktaya parmak basarak, hem Dışişleri'ni hem de basını elinde tuttuğunu vurguluyordu. Kendisinin Mezopotamya konusunda tatmin olması sağlanırsa tüm samimiyeti ve enerjisiyle başta "Almanya düşmanı" *The Times*, *National Review* ve *Morning Post* olmak üzere İngiliz basınının desteğini sağlamayı garanti ediyordu. Ayrıca İngiliz Dışişleri üzerinde nüfuzunu kullanacağına ve gerekli sermayenin sağlanması için çaba göstereceğine söz vermekteydi.

İşin ilginç benzeri bir süreç Fransa'da da yaşanmış ve beklenmedik biçimde Bağdat Demiryolu hisselerinin borsada işlem görmesi yasaklanmıştı. Bu yasaklamaya rağmen girişimin Fransız ortakları bu konumlarını yönetim kademelerinde bulunmak dahil sürdürdüler. Sonraki gelişmeler hangi açıdan bakılırsa bakılsın yaşananların irrasyonelliğini ispat edecek olaylar ve itiraflarla doludur.

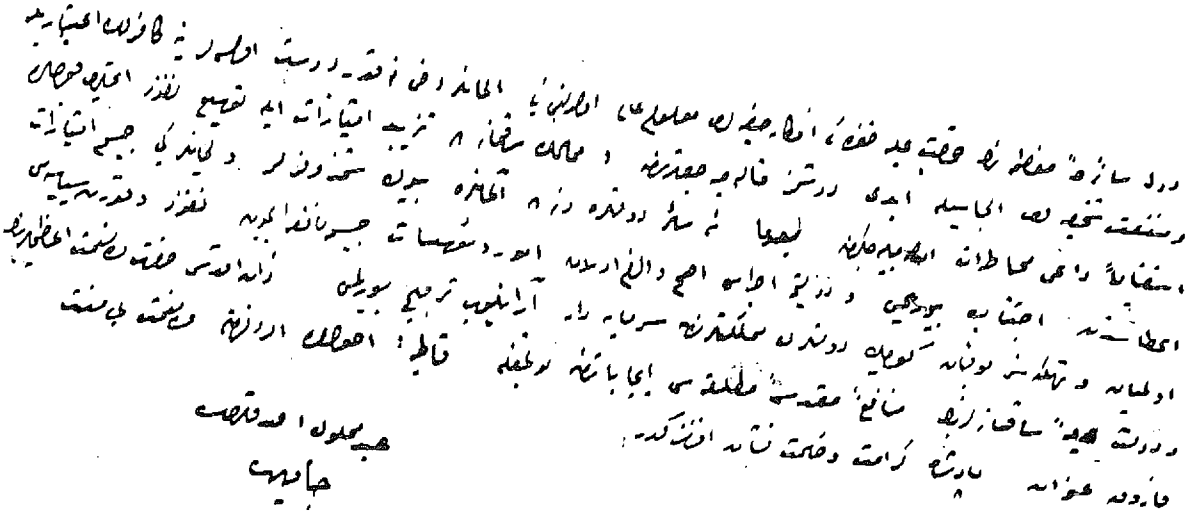
Bu olumsuz gelişmelerle Bağdat Demiryolu çokuluslu bir girişim haline dönüşemediği gibi, İngiliz-Fransız-Rus yakınlaşması demiryoluna muhalefeti keskinleştirerek, kamplar arasında gerilimin tırmanmasına yol açtı. Bu arada 1905 yılının Ekim ayında Almanlar bir kez daha Gwinner aracılığıyla İngilizlerin katılımı konusunda olabilecek en iyi teklifi yapmışlardı. Ancak kendi içinde bölünmeler yaşayan ve iç gelişmeler sonucu iktidar olarak gücünü yitirmiş olan Balfour hükümetinin bu sorunu çözecek ne gücü ne de zamanı kalmıştı.

Bu arada İngiliz yöneticilerin gözünde uluslararası kamplaşma denklemi değişmiş, Almanya'nın geçirdiği şaşırtıcı gelişim nedeniyle eski rakipler –Fransa ve Rusya– bu yeni güce karşı ittifak yapılması gereken devletler haline gelmişlerdi. 1905 yılının sonunda Liberal Parti iktidara geldiğinde Dışişleri'nin patronu olan Grey bu yeni politika hattının önemini her fırsatta vurguluyordu. Yeni dış politika hedefi kapsamında Bağdat Demiryolu sorunu Grey'e göre Almanlarla birebir görüşmelerle değil, ilgili dört ülkenin katılımıyla, yani dörtlü konferans yöntemiyle çözülmeliydi. Grey'in dış politika çalışmaları önemli ölçüde Fransa ve Rusya'yı ikna etme çabalarıyla sürdü. Bir çözümün önü açılabilir mi diye umutla beklenen Alman imparatorunun 1907 yılındaki Windsor ziyareti de başarısızlıkla sonuçlandı. Zira doğal olarak Almanlar üç rakip gücün oluşturduğu bir cepheyle masaya oturmayı kabul etmemişlerdi.

Windsor'dan sonra Almanya kendini her konuda olduğu gibi Bağdat Demiryolu sorununda da çevrelenmiş hissetmeye başladı. Ancak itilaf zincirini bir yerden koparma umudunu da kaybetmedi. Zira itilaf güçlerinin bu konudaki dayanışmaları ortak bir tavır geliştirebildikleri için değil, sadece Almanya karşıtlığıyla sürdürülebiliyordu. Nitekim Almanya akılcı gözlemleriyle zin-

cirin zayıf halkasını doğru tespit etti. Japon savaşını kaybeden Rusya'nın içerde de devrimci güçlerle başının dertte olmasından ve Rusların İngiltere'ye duydukları güvensizlikten yararlanarak, Potsdam görüşmeleri süreciyle mutlu sona ulaştı. Almanya artık İtilaf devletlerinden hiç değilse birinin demiryoluna muhalefetini ortadan kaldırmıştı. Grey elinden geleni yapmış ama İtilaf devletlerini dörtlü konferans çerçevesinde bir arada tutmayı başaramamıştı.

Uluslararası güç dengelerinden kaynaklanan sorunların yanı sıra, projeye karşı hem Osmanlı hem de Alman imparatorluklarında, dönem dönem belirginleşen bir iç muhalefetin varlığı da belirtilmelidir. Abdülhamit dönemi devlet adamlarının layihalarında bile Almanya'nın bu devasa projesine karşı gerekli uyarıların yapıldığını çalışmamızda gösterdik. Bunlardan en ilgincini hatırlatmakta yarar olabilir. 6 Nisan 1899 tarihinde padişaha sunulan bir layihada, Almanya dahil büyük güçlere verilecek demiryolu, liman gibi imtiyazların nüfuz bölgelerinin oluşumuna yol açacağı belirtilmişti. Sonuçta "Almanlar dahi ne kadar dost olsalar da yine kâfirlik itibariyle ve menfaat-î şahsiyeleri ilcasıyla ebedi dostumuz kalamayacaklarından ... ne sair devletlere ne de Almanlara şimendüferler ve limanlar gibi" büyük imtiyazlar verilmesinden kesinlikle kaçınılması gerekirdi. Yazara (Cavit Bey) göre bu gibi önemli kamu yatırımlarının "kudret-i siyasiyesi olmayan ve tehlikesiz bulunan küçük devletlerin" sermaye grupları tarafından inşa edilmesi devlet için tek çıkar yoldu. Cavit Bey aşağıdaki analizi ile görüşlerini başarılı bir biçimde teorik bir çerçeve içine yer-



6 Nisan 1899 tarihinde padişaha sunulan bir layihada, Almanya dahil büyük güçlere verilecek demiryolu, liman gibi imtiyazların nüfuz bölgelerinin oluşumuna yol açacağı belirtilmişti. Sonuçta "Almanlar dahi ne kadar dost olsalar da yine kâfirlik itibariyle ve menfaat-i şahsiyeleri ilcasıyla ebedi dostumuz kalamayacaklarından ... ne sair devletlere ne de Almanlara şimendüferler ve limanlar gibi" büyük imtiyazlar verilmesinden kesinlikle kaçınılması gerekirdi. Layihada bu gibi imtiyazların "düvel-i muazzama"nın kolonileştirme faaliyetlerinde en önemli işlevi gördükleri başarılı bir şekilde analiz edilmekteydi. B.O.A., *Y. PRK. TNF, 6/33.*

leştiriyordu: "Düvel-i muazzamanın elyevm Afrika'yı beyinlerinde müstemlekat suretiyle taksim etmeleri hep bu gibi teşebbüsat-ı nafia ve muamelat-ı ticariye ile başlamış olan bir politikanın" sonucu olduğu gibi "Çin'in dahi uğradığı taksim felaketinin yine düvel-i muazzamanın oralarda birçok şimendüfer ve liman gibi büyük imtiyazata nail olmalarının neticesi olduğu görülmektedir".[3]

Kuşkusuz en büyük iç muhalefet 1908 yılında Meşrutiyet'in ilanı ile başlamıştı. Yeni dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nda hava, İngiltere ve Fransa'nın lehine Almanya'nın aleyhine dönmüştü. Almanların prestij kaybı paralelinde ve oluşan görece özgürlük ortamında Bağdat Demiryolu grevi ve mecliste Bağdat Demiryolu imtiyazının adeta ipliğinin pazara çıkarılması, elbette ki Deutsche Bank'ı ürküten gelişmeler olmuştu. Meşrutiyet'le birlikte imparatorluk topraklarında o güne kadar pek bilinmeyen sosyolojik açılımlar gerçekleşmiş, toplum ve devlet; grev, işçi sınıfı, sosyalizm gibi kavramlarla tanışmıştı. Grev dalgası genellikle yabancı şirketleri olduğu kadar Meşrutiyet yönetimini de güç duruma soktuğundan, yönetim gerek çıkardığı yasalarla ve gerekse grevcilere karşı gerektiğinde zor kullanımına varan müdahalelerle tavrını belli etmişti. Özgürlüklerin düzen ve otorite adına bastırılması, sermaye birikiminin işçi sınıfının örgütlenmesinin engellenmesi yoluyla gerçekleştirilmesi süreci başlamıştı.

Sonuçta Bağdat grevinin başlaması engellenemediyse de, yönetimin baskıları ve şirketin yaptığı teklif ile işçiler arasında yarattığı bölünme grevin devamını engellemişti. Yine de işçiler maaşlarında bir miktar artış sağlamayı başarmışlardı. Almanları oldukça korkutan diğer bir gelişme, Mebusan Meclisi'nde Bağdat Demiryolu'nun gündeme gelmesi ve kimi mebuslar tarafından adeta topa tutulmasıydı. Almanlar bu gelişmeden o kadar ürkmüşlerdi ki, İngilizlerin de kışkırtmasıyla imtiyazın iptal edileceğinden bile kuşkulanmışlardı. İngilizler de bu iptal kararının çıkması için ellerinden geleni yapmışlardı.

Almanya'da ise bazı yöneticiler Bağdat Demiryolu'na Alman çıkarlarına aykırı olduğu gerekçesiyle kesin biçimde karşı çıkmışlardı. Bunun en net ve derli toplu bir çerçevede ortaya koyulduğu belge Başkonsolos Stemrich'in raporuydu. Bunun dışında bazı muhalif sesler çıktıysa da, bu muhalefet hiçbir zaman gereken güce erişemedi. Alldeutscher Verband'dan sosyal demokratlara kadar tüm kesimler ton farklarıyla Osmanlı İmparatorluğu'nun Alman çıkarları için kullanılmasını savunuyorlardı. Kapitalizmin gelişebilmesi için kolonizasyonun gerekli olduğunu savunan Kautsky'nin derdi maliyetin burjuvazi tarafından ödenmesiydi. Sosyal demokrat milletvekili Scheidemann, Bağdat Demiryolu'nun kültürel önemine en son karşı çıkacak olanların sosyal demokratlar olacağını belirtiyordu. Onun da uyarısı sadece diğer emperyalistlerle gerilimin tırmandırılmamasıydı. Zaten SPD'nin sayısal gücü çok zayıftı ve ayrıca emperyalizm konusunda yukardaki iki önderinin tavrının gösterdiği gibi, sosyalist olmaktan çok, uzlaşmacı bir kaypaklık içindeydi. Sadece Rosa Luxemburg gibi birkaç Marksist gerçek bir sınıfsal analizden yola çıkarak mükemmel bir çözümlemeyle, Alman sermayesinin Osmanlı köylüsünü vahşice sömürdüğünü açıkça dile getirmekten kaçınmıyordu.

Bütün bunların dışında imtiyaz mücadelesinde aynı safta olanlar arasında bile, soruna farklı yaklaşımlar mevcuttu. Örneğin Büyükelçi Marschall baştan beri milliyetçi bir bakış açısı ile, Bağdat Demiryolu'nun bir Alman teşebbüsü olarak gerçekleştirilmesi doğrultusunda çaba harcıyordu. Soruna mesleğinden dolayı daha gerçekçi ve ticari çıkar-

ları önplana alarak bakan Deutsche Bank Genel Müdürü Siemens ise[4] Almanların tek başlarına 800 kilometreden fazla demiryolu döşeyemeyeceği gerçeğini açıkça dile getirerek, yabancı sermaye peşinde koşturuyordu. Sonunda Marschall, hatta bu konuda onunla paralel düşünen Abdülhamit bile yönetimin Almanların elinde kalması koşuluyla, Alman sermayesi dışında yabancı sermaye katılımını kabul etmek zorunda kaldılar. Zira 1904-1911 yılları arasında demiryolunun tek kilometre ilerleyememesinin nedenlerinin başında finansman güçlüğü yer alıyordu.

Demiryollarına Osmanlı yöneticilerinin verdikleri önem ortadaydı. Demiryolları kırsal bölgeleri pazara bağlayarak üretimi artırıcı rol oynuyorlardı. Ancak başta Abdülhamit olmak üzere yöneticiler bu ekonomik boyuttan çok, askeri yönetsel kaygılarla rayların bir an önce döşenmesini arzuluyorlardı. Bir ayaklanmanın bastırılıp diğerinin başladığı ya da her an yeni bir savaşın gündemde olduğu bir dönemde, asker sevkıyatını sağlaması açısından demiryolları inşası zorunlu hale gelmişti. 1897 Yunan Savaşı'nın kazanılmasında demiryollarının gördüğü hizmet bu düşünceyi daha etkili hale getirmişti.

Abdülhamit Anadolu demiryolundan sonra, Bağdat demiryolunu da Almanların inşa etmesini istiyordu. Gelişen olaylar Osmanlı Devleti'nin İngiltere, Fransa ve Rusya'ya güvenmesini olanaksız hale getirmişti. Abdülhamit bu düşüncesini, "Büyük devletler arasında demiryolu inşaatı bakımından en fazla Almanya'ya itimat edebiliz. Çünkü onun için ehemmiyetli olan işin sadece iktisadi ve mali cephesidir" şeklinde ifade ediyordu.

Padişah, Bağdat demiryolunu Hicaz demiryolu ile birlikte düşünüyor, bir bağlantı hattı sağlanırsa her iki demiryolunun askeri değerinin daha da artacağına inanıyordu. Üstelik Hicaz Demiryolu, tüm dünya Müslümanlarının önderi olarak kendisine büyük saygınlık kazandıracak bir girişimdi. Onun gözünde halife olmanın, dini olduğu kadar politik bir boyutu da vardı. Zira başta Hindistan olmak üzere, İngiliz sömürgelerinin çoğunda azımsanmayacak ölçüde Müslüman yaşıyordu. Sömürge Müslümanlarının Hicaz Demiryolu'na sağladıkları maddi ve manevi destek, aynı zamanda İngiltere'ye karşı bir protesto niteliği taşıyordu. II. Wilhelm ünlü Şam nutkunda benzeri düşüncelerle hareket etmişti. Alman İmparatoru 300 milyon Müslümanın daimi dostluğunu üstlenirken, sadece Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Müslümanlarla değil, aynı zamanda Hindistan, Mısır, Fas gibi İngiltere'nin ve Fransa'nın sömürge topraklarındaki Müslümanlarla yakın ilişkide olma isteğinden söz etmiş oluyordu. Bu tür iddiaları Oppenheim zirveye çıkarmıştı. Baron İngiltere'nin en büyük korkusunun, halifenin önderliğinde Müslüman sömürgelerin ayaklanarak İngiltere'yi çembere alması olduğu tezini ileri sürmüştü. Oppenheim'a göre "daha az korkak" bir Osmanlı padişahı İslam dünyasındaki potansiyeli İngilizlerin aleyhine çevirebilirdi. Görüldüğü gibi Oppenheim açıkça halife/padişahın gerçek anlamda bir Panislamist politikaya kışkırtılmasını hedefliyordu. Oysa Abdülhamit gibi gücünün sınırlarını bilen bir reel politika ustasının bu tür dolduruşlara gelmeyeceği meydandaydı. Yine de Almanya için Panislamizm, bitmek bilmeyen bir hayaldi. Nitekim Kayzer Wilhelm bu hayalin peşinde Dünya Savaşı yıllarında da koşmaya devam etti.[5]

Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki nüfuzunun hızla yükseldiği bu dönemde, Alman yöneticileri Hicaz Demiryolu'nun kendileri için getirdiği yeni olanakları hemen fark etmişler ve hızla kullanmaya başlamışlardı. Alman mühendisler inşaatın kontrolünü ellerine geçirmiş, tüm demiryolu malzemeleri Almanya'dan ithal

edilmeye başlanmış, Hayfa'da olduğu gibi bazı yerleşim birimlerinde ekonomik yaşam Almanların denetimine geçmişti. Hicaz demiryolu Bağdat demiryoluna bağlanabilirse, olası bir savaşta İngilizleri hem Kızıldeniz kıyılarında hem de Basra Körfezi'nde vurmak mümkün olacaktı. Bu gerçeği aynı bu şekilde Paul Rohrbach da ifade etmiş ve Bağdat Demiryolu'nun muhaliflerince Almanların gerçek niyetlerinin ispatı olarak sıkça kullanılmıştı.

Görüldüğü gibi konjonktür, Osmanlı ve Alman imparatorluklarını kader birliğine sürüklemişti. Alman politikacı ve bilim insanları Osmanlı İmparatorluğu'na nasıl yaklaşılması gerektiğinin bilincinde idiler. Osmanlı İmparatorluğu'nun sömürgeleştirilmesi olanaksız olduğu gibi yararsızdı da. Nasıl olsa hammadde ve pazar sorunu en mükemmel mekanizmalarla çözümleniyordu. Ünlü Alman yazar ve Deutsches Vorderasienkomitee Başkanı Hugo Grothe, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki ekonomik başarılarının "barışçı yayılma politikaları sonucunda" gerçekleştiğini belirtiyordu.

Alman politikacı ve işadamları bu nedenle Osmanlı İmparatorluğu ile ilişkilerinde barışçı yayılma politikasının tüm inceliklerini ürettiler. Başta padişah olmak üzere Osmanlı yöneticilerinin güvenini kazanıyorlardı. İkinci Meşrutiyet'in ilanından sonra Osmanlı İmparatorluğu'nda esen Alman aleyhtarı fırtınayı bile, ustalıkla dindirmeyi başardılar. Osmanlıların gereksindiği borcu verirken, İngiliz ve Fransızların itici tavırlarının tam tersi bir davranış sergilediler. Cavit Bey bu durumu, "Almanlar işi büyük bir zekâ ve incelikle yürüttüler. Kredi ile ilgili olmayan hiçbir konuyu görüşme masasına getirmediler. Osmanlı İmparatorluğu'nun gururunu zedeleyecek hiçbir şart ileri sürmediler. Almanya'nın bu tutumu, o sırada çok güç bir durumda bulunan Türk hükümetinin büyük takdirini kazandı. Bu sonuç, 1908 devrimi ile Büyük Savaş'ın patlak vermesi arasında (...) en büyük diplomatik zafer oldu" şeklinde ifade ediyordu. Almanların asıl zaferi hemen borç anlaşmasının yarattığı olumlu atmosferde imzalanan 21 Mart 1911 sözleşmesi oldu. Bu sözleşme 1908 Meşrutiyet döneminin Almanlara getirdiği karanlık dönemin tümüyle kapandığını, adeta her şeyin eskiye döndüğünü ilan ediyordu. Kiderlen bu anlaşmayı, "rakip güçlerin bütün engellemelerine ve entrikalarına ve Türk yönetimindeki beklenmedik değişikliklere rağmen, Alman girişimci ruhunun kazandığı büyük bir zafer" olarak yorumluyordu.

Almanların bu zaferi bir taraftan da, Bağdat Demiryolu konusunda rakip taraflar arasında uzlaşmanın kapısını aralamıştı. Zira Osmanlı yönetimi bu anlaşma ile hattın Körfez bölümünün imtiyazını geri almıştı. Artık elinde İngilizlerle pazarlık masasında ileri süreceği bir koz vardı. İngilizler de en fazla itiraz ettikleri bölümün yeniden Osmanlılara geçmesini bir uzlaşma zemini olarak algıladılar. Çalışmada ayrıntılarıyla ortaya konulduğu gibi, konuyla ilgili tüm tarafların reel politika bağlamında bir uzlaşmaya varılması konusunda haklı nedenleri oluşmuştu. Alman-Osmanlı cephesi, muhalifleri ikna etmeden bu dev projenin tamamının gerçekleştirilmesinin ne kadar güç olduğunu görmüşlerdi. Finansman sorununun çözümü yeni ortakların katılımı veya en azından muhalif güçlerin Osmanlı gümrük vergilerinin artırılmasına karşı çıkmamalarına bağlıydı. Gümrük vergileri meselesi bir uzlaşmaya varmanın giderek kilit noktası haline dönüşmüştü.

İtilaf devletleri ise Almanya'nın bu işi buraya kadar getirdikten sonra asla vazgeçmeyeceğini, projeyi bir şekilde tamamlayacağını düşünüyordu. En iyisi kendilerinin de bu süreçten yeni imtiyazlarla çıkmaları ve

demiryoluna ortak olarak veya diğer mekanizmalarla, hiç değilse hayati çıkarlarını korumayı garanti altına almalarıydı. Üstelik çok uzaklardan giderek güçlenmekte olan yeni bir rakip, devasa bir demiryolu projesiyle ortaya çıkmış ve Avrupalı güçleri imtiyaz mücadelesi bağlamında oldukça endişelendirmişti. ABD yönetiminin Monroe doktrininden ilk kez uzaklaşarak Ortadoğu batağında deneyimsizliğiyle işleri eline yüzüne bulaştırdığı, Chester projesi bağlamında anlatıldı. 1911-1914 arası, çok taraflı müzakerelerle geçti ve beklendiğinin tersine tüm taraflar arasında tam anlamıyla bir anlaşmaya varıldı. Ancak artık çok geçti. Bağdat Demiryolu sorunu da emperyalist paylaşımın diğer sorunları gibi uluslararası diplomasiyi sürekli zehirlemişti. Bu zehirli yapıyı, sorunlardan birini çözerek sağlıklı hale getirmek olanaksız hale gelmişti.

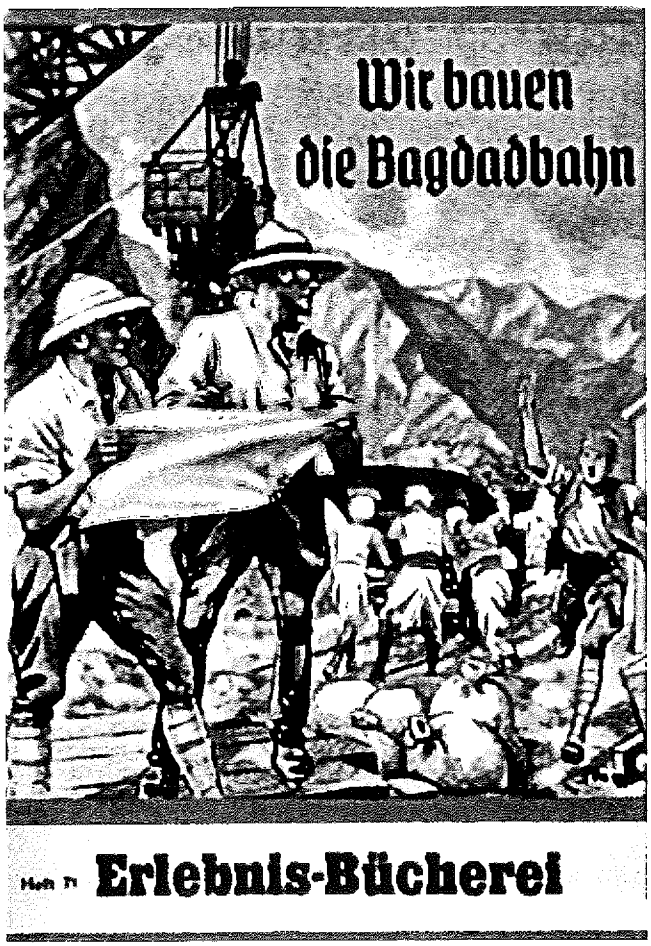
Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman nüfuzunun yayılışının en önemli lokomotifi Bağdat Demiryolu idi. Ancak bu nüfuz sacayağının diğer önemli kısmını bir kez daha vurgulamadan geçemeyiz. O da Osmanlı İmparatorluğu'nda görev yapan Alman askeri misyonudur. Bu bağlamda kurumsal ilişki 1882 yılında, yani Bismarck döneminde başlamıştır. Ertesi yıl von der Goltz'un gelişi ise önemli bir dönüm noktasıdır. Almanların bu hamlesi, bir savaş durumunda İngiltere ve Rusya'ya karşı Osmanlı ordularından yararlanmayı olanaklı hale getirecekti. Nitekim ilerleyen yıllarda gelişen olaylar, bu tür düşüncelerin haklılığını ispat etmiştir. Gerek Osmanlı ordusundaki Alman komutanlar gerek eğitim için Almanya'ya gönderilen Osmanlı subayları, orduda Alman geleneğinin yerleşmesine önemli katkıda bulunmuşlardır. Bu süreç giderek Osmanlı ordusunun kilit noktalarının adım adım Almanların denetimine geçmesinde önemli bir faktör olsa gerek. Sürecin nihai noktası Liman von Sanders misyonunun Osmanlı ordusunda göreve başlaması olmuştu. Savaş yıllarında Sanders ile birlikte yüzlerce Alman subayı önemli askeri görevler yürütmekteydi.

Yine de Osmanlı-Alman ilişkilerinde hiç pürüz çıkmıyor değildi. Örneğin, Pancermen çevreler başta olmak üzere, aşırı milliyetçi unsurlar açık bir kolonizasyondan yana olup çeşitli propaganda araçlarıyla Anadolu ve Mezopotamya'nın Almanya için en uygun koloni iskân bölgeleri olduğunu savunuyorlardı. Bu durum Abdülhamit ve yönetici kliğin kuşku duymasına yol açıyordu. Abdülhamit bu konudaki duygularını "Alman gazetelerinin yazdığı ve arzu ettiği gibi, Bağdat demiryolu üzerinde Alman kolonilerinin kurulmasına katiyen taraftar değilim. Dedelerimizin pek çok fedakârlık yaparak elde ettikleri bu toprakları, Alman kolonilerine terk edeceğimizi zannediyorlarsa çok aldanıyorlar" şeklinde ifade ediyordu.

Ancak II. Wilhelm ve Alman politikacılar bu konuda da gerçekçi davranarak, Pancermen ve diğer şoven unsurlara pek yüz vermediler. Deutsche Bank Genel Müdürü Georg von Siemens demiryollarının kolonizasyon amacıyla kullanılması teklifini, Anadolu Demiryolu Şirketi'nin Alman değil, Osmanlı yasalarına göre kurulmuş bir Osmanlı şirketi olduğu şeklinde yanıtlamıştı. Alman yöneticiler, Osmanlıların böyle bir şeyi kabul etmeyeceklerini biliyorlardı. Bu nedenle kendileri de koloni yerleştirme konusunu gündeme getirmek istemediler. Çalışmalarımızda da belirttiğimiz gibi padişaha bu konuda kesin bir garanti verdiler. Abdülhamit yine de, 1903 Bağdat Demiryolu İmtiyaz Sözleşmesi'ne kolonizasyonu engelleyici bir madde koymayı ihmal etmedi. Resmi görüş ile kolonizasyon yanlılarının bu bağlamdaki gerilimleri daha sonraki yıllarda da devam edecektir. Örneğin Bethmann Hollweg şansölyelik görevine başla-

dıktan sonra 1909 yılında, "milli liberaller ile muhafazakârlar arasında sağlam bir temel yakalamış olan Alldeutscher Verein'a haddini bildirmek" zorunda kaldığını yazmaktadır.

Çalışmaya ilginç bir noktayı vurgulayarak son verelim. Almanya, Dünya Savaşı öncesi, Osmanlı İmparatorluğu'nda politik nüfuzunu en fazla artırabilmiş olan ülkedir. Oysa aynı dönemde Osmanlı toplam ticaretine katılım açısından, hâlâ İngiltere ve Fransa'nın gerisinde bulunmaktadır. Yani Osmanlı İmparatorluğu'nda Almanya'nın siyasi nüfuzu, tarihte sıkça görüldüğü gibi; hammadde alımı, sanayi ürünü satışı, artan bütçe açığı, borçlanma mekanizmalarıyla oluşmamıştı. İncelediğimiz süreç, bu yeni tip bağımsızlık ilişkilerinin, kısmen farklı dinamiklerinin anlaşılmasına yardımcı olmaktadır. Almanya ve Bağdat Demiryolu'nun amansız karşıtı Sarolea 1913 yılında bu durumu aşağıdaki ilginç yorumuyla dile getirmişti: "Daha önce bir yabancı ülkenin bağımlı kılınması için ilk adım olarak barışçı bir biçimde misyonerler, daha sonra tüccarlar, ardından konsoloslar ve en son bayrak girerdi. Bu klasik İngiliz yayılım yöntemiydi. Bugün ise kolonizasyonun asıl motor gücü demiryolu mühendisleridir ve askerlerin onları takip edeceği hemen hemen kesindir."



Almanya'da 20. yüzyıl ortalarında yayımlanan Wir Bauen die Bagdadbahn *(Bağdat Demiryolu'nu inşa ediyoruz) kitabı ve kapağı, Bağdat Demiryolu'nun Almanlar için taşıdığı anlamı ve Alman zihinsel mirasında yarattığı büyük etkiyi sergiler.*

1 S.K. Somerwil-Ayrton, *The Train that Disappeared into History*, Uitgeverij Aspekt, 2007, s. 17.

2 Morris Jastrow, *The War and the Bagdad Railway, The Story of Asia Minor and its Relation to the Present Conflict*, Philadelphia ve Londra, 1918, s. 3, 114, 115. Benzeri bir yorum için bkz. "3,000,000 Dead For A Railway Line!", *Weekly Dispatch*, 21.1.1917. Ayrıca bkz. "The Bagdad Railway", *Christian Science Monitor*, 22.2.1918.

3 *B.O.A.*, Y. PRK. TNF, 6/33.

4 Deutsche Bank başkanı bu gerçeği net bir biçimde aşağıdaki mektubunda yazmıştı. Georg von Siemens'den Kurt Zander'e 14.5.1900 tarihli mektup, Berlin, *Pol. Archiv*, Türkei 152.

5 Peter Hopkirk, *İstanbul'un Doğusunda Bitmeyen Oyun*, İstanbul, 1995. Bu kitap, baştan sona Almanya'nın militan İslam güçlerini, müttefiki Osmanlı İmparatorluğu'nun yardımıyla, kendi davasına kazandırma çabalarını anlatmaktadır. Örneğin Alman Lawrence'ı diye tanımlanan Wilhelm Wassmus'un, Afganistan'daki çabaları için bkz. s. 79 vd.

KISALTMALAR

Ad. Registratur	Administrative Registratur
AfEW	Archiv für Eisenbahnwesen
A.MKT.MHM	Sadaret Mühimme Kalemi Evrakı
APOC	Anglo–Persian Oil Company
B.D.	British Documents on the Origins of the War 1898-1914
B.D.F.A.	British Documents on Foreign Affairs
BEO	Bâb-ı Âlî Evrak Odası Arşivi Belgeleri
BOA	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
DH.İD	Dahiliye Nezareti İdarî Kısım Belgeleri
DH.MKT	Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi
DH.MUİ	Dahiliye Nezareti Muhaberât-ı Umumiye İdaresi Belgeleri
DH.TMİK.S	Dahiliye Nezareti İslahat
D.S.I.	Der diplomatische Schriftwechsel Iswolskis
DHP	Société Ottomane du Chemin de fer de Damas–Hamah et Prolongements
G.B.D.S.	Graf Benckendorffs Diplomatischer Schriftwechsel
G.D.D.	German Diplomatic Documents, 1871-1914
G.P.	Die Grosse Politik der Europaeischen Kabinette
HAPAG	Hamburg–Amerika Gemicilik Şirketi
HR.SYS	Hariciye Nezareti Siyasi Kısım
HR.TO	Hariciye Nezareti Tercüme Odası
İ.DUİT	İradeler Dosya Usulü
İ.Hus	İradeler Hususi
İ.KAN	İradeler Kanun ve Nizamat
İ.MF	İradeler Maarif
İ.ML	İradeler Maliye

İ.TNF	İradeler Ticaret ve Nafıa
N.A.	Department of State Archives, National Archives, Washington D.C.
PAAA	Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes
SPD	Sozialistische Partei Deutschland
TPC	Turkish Petroleum Company
Y.A.Hus	Sadaret Hususi Maruzat Evrakı
Y.A.Res	Yıldız Sadaret Resmi Maruzat Evrakı
Y.EE	Yıldız Esas ve Sadrazam Kâmil Paşa
Y.EE.KP	Yıldız Kâmil Paşa Evrakı
Y.MTV	Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı
Y.MRZ.d	Yıldız Maruzat Defterleri
Y.PRK.A	Yıldız Sadaret
Y.PRK.ASK	Yıldız Perakende Evrakı Askerî Maruzat
Y. PRK.AZJ	Yıldız Perakende Evrakı Arzuhal ve Jurnaller
Y.PRK.BŞK	Yıldız Perakende Evrakı Mabeyn Başkitabeti
Y. PRK.EŞA	Yıldız Perakende Evrakı Elçilik, Şehbenderlik ve Ataşemiliterlik
Y. PRK.EV	Yıldız Evkaf Nezareti Maruzatı
Y. PRK.HR	Yıldız Perakende Evrakı Hariciye Nezareti Maruzatı
Y.PRK.KOM	Yıldız Komisyonlar Maruzatı
Y.PRK.ML	Yıldız Maliye Nezareti Maruzatı
Y.PRK.MYD	Yıldız Yaveran ve Maiyyet-i Seniyye Erkân-ı Harbiye Dairesi
Y. PRK.NMH	Yıldız Name-i Hümayunlar
Y. PRK.TKM	Yıldız Perakende Evrakı Tahrirat-ı Ecnebiye ve Mabeyn Mütercimliği
Y.PRK.PT	Yıldız Posta ve Telgraf Nezareti Maruzatı
Y.PRK.ŞH	Yıldız Perakende Evrakı Şehremaneti Maruzatı
Y.PRK.TNF	Yıldız Ticaret ve Nafıa Nezareti Maruzatı
Y.PRK.TŞF	Yıldız Teşrifat-ı Umumiye Dairesi
Z.B.	Zaptiye Nezareti Belgeleri

KAYNAKÇA

BELGESEL KAYNAKLAR

Başbakanlık Osmanlı Arşivi

YILDIZ TASNİFİ

Evkaf Nezareti Maruzatı (Y. PRK. EV)
Esas ve Sadrazam Kâmil Paşa (Y. EE)
Kamil Paşa Evrakı (Y. EE. KP)
Komisyonlar Maruzatı (Y. PRK. KOM)
Maliye Nezareti Maruzatı (Y. PRK. ML)
Maruzat Defterleri (Y. MRZ.d)
Mütenevvi Maruzat Evrakı (Y. MTV)
Name-i Hümayunlar (Y. PRK. NMH)
Perakende Evrakı Arzuhal ve Jurnaller (Y. PRK. AZJ)
Perakende Evrakı Askerî Maruzat (Y. PRK. ASK)
Perakende Evrakı Mabeyn Başkitabeti (Y. PRK. BŞK)
Perakende Evrakı Elçilik, Şehbenderlik ve Ataşemiliterlik (Y. PRK. EŞA)
Perakende Evrakı Hariciye Nezareti Maruzâtı (Y. PRK. HR)
Perakende Evrakı Şehremaneti Maruzâtı (Y. PRK. ŞH)
Perakende Evrakı Tahrirat-ı Ecnebiye ve Mabeyn Mütercimliği (Y. PRK. TKM)
Posta ve Telgraf Nezareti Maruzatı (Y. PRK. PT)
Sadaret Hususi Maruzat Evrakı (Y.A. Hus)
Sadaret Resmi Maruzat Evrakı (Y.A. Res)
Perakende Evrakı - Sadaret Maruzatı (Y. PRK. A)
Ticaret ve Nafıa Nezareti Maruzatı (Y. PRK. TNF)
Teşrifat-ı Umumiye Dairesi (Y. PRK. TŞF)
Perakende Evrakı Yaveran ve Maiyyet-i Seniyye Erkan-ı Harbiye Dairesi (Y. PRK. MYD)

İRADELER TASNİFİ

Dosya Usulü (İ. DUİT)
Hususi (İ. Hus)
Kanun ve Nizamat (İ. KAN)
Maliye (İ. ML)
Maarif (İ. MF)
Ticaret ve Nafıa (İ. TNF)

DAHİLİYE NEZARETİ BELGELERİ

İdarî Kısım Belgeleri (DH. İD)
İslahat (DH. TMİK. S)
Mektubi Kalemi (DH. MKT)
Muhaberât-ı Umumiye İdaresi Belgeleri (DH. MUİ)

HARİCİYE NEZARETİ BELGELERİ

Siyasi Kısım (HR. SYS)
Tercüme Odası (HR. TO)

DİĞER BELGELER

Bâb-ı Âlî Evrak Odası Arşivi Belgeleri (BEO)
Sadaret Mühimme Kalemi Evrakı (A. MKT. MHM)
Zaptiye Nezareti Belgeleri (ZB)

Politisches Archiv des Auswaertigen Amtes

Türkei 152: Die Eisenbahnen in der asiatischen Türkei
Türkei 165: Arabien Archiv der Kaiserlich Deutschen Botschaft in Konstantinopel

Haus - Hof - Und Staatsarchiv, Wien

Administrative Registratur F 19/18
Administrative Registratur F 19/33
Botschaftsarchiv Konstantinopel

Department of State Archives, National Archives, Washington, D.C.
Microcopy no. 353, roll 64, 867 602. 01 81

YAYINLANMIŞ BELGESEL KAYNAKLAR

Bagdadbahn Gesellschaft, Bericht des Verwaltungrates über das sechste Geschaeftsjahr, 1908.

Bagdad Railway Convention of March 5 1903, Presendet to both Houses of Parliament by Command of His Majesty, May 1911, Londra, (Published by His Majesty's Stationery Office).

Bagdad Railway, Statutes of Imperial Bagdad Railway Company, Published by His Majesty's Stationery Office, Londra, Mayıs 1911

Graf Benckendorffs Diplomatischer Schriftwechsel, Neue stark vermehrte Auflage der Diplomatischen Aktenstücke zur Geschichte der Ententepolitik der Vorkriegsjahre, Band I (1907-1910), II (1911 und 1912) Ed. Siebert B von, Berlin ve Leipzig,1928.

British Documents on Foreign Affairs, Reports and Papers from the Foreign Office Confidential Print, General ed. K. Bourne and D. Cameron Watt, Volume 18, ed. D. Gillard, (Arabia, the Gulf and the Bagdad Railway, 1907-1914), University Publications of America, 1985.

British Documents on the Origins of the War 1898-1914, ed. G.P. Gooch and Harold Temperley, Vol. II, The Anglo-Japanese Alliance and the Franco-British Entente, Londra, 1927. Vol. IV, The Anglo-Russian Papprochement 1903-7, Londra, 1929. Volume V, The Near East, The Macedonian Problem and the Annexation of Bosnia 1903-9, Londra, 1928. Xx Vol. VI, Anglo-German Tension, Armaments and Negotations, 1907-12, Londra, 1930. Vol. X/I, The Near and Middle East on the Eve of War, Londra, 1936. Vol X/II, The Last Years of Peace, Londra, 1938.

Documents on British Foreign Policy 1919-1939, ed. E. L. Woodward ve Rohan Butler, First Series, Volume 4, Londra, 1952.

Der diplomatische Schriftwechsel Iswolskis 1911-1914, Aus den Geheimakten der Russischen Staatsarchive, im Auftrage des Deutschen Auswaertigen Amtes in deutscher Übertragung, herausgegeben von Friedrich Stieve, Berlin, 1926. Band II, III.

German Diplomatic Documents, 1871-1914, derleyen ve çeviren E. T. S. Dugdale, Vol. I, Bismarck's Relations with England 1871-1890, Londra 1928. Vol II, From Bismarck's Fallto 1898, Londra, 1929, Vol. III, The Growing Antagonism 1898-1910, Londra, 1930. Vol. IV, The Descent to the Abyss, 1911-1914, Londra, 1931.

Die Grosse Politik der Europaeischen Kabinette 1871-1914, Sammlung der Diplomatischen Akten des Auswaertigen Amtes, Im Auftrage Auswaertigen Amtes, ed. Johannes Lepsius, Albrecht Mendelssohn Bartholdy, Friedrich Timme, Band 14/2, Weltpolitische Rivalitaeten, Berlin 1924. Band 17/1 ve 17/2, Die Wendung im Deutsch-Englischen Verhaeltnis, Berlin 1924. Band 25/1ve 25/2,Die Englisch-Russische Entente und der Osten, Berin, 1925. Band 27/1 ve 27/2,Zwischen den Balkankrisen 1909-1911, Berlin, 1925. Band 31, Das Scheitern der Haldane-Mission und ihre Rückwirkung auf die Tripelentente 1911-1912, Berlin 1926. Band 37/1 ve 37/2, Entspannungen unter den Maechten 1912-1913, Berlin, 1926.

Die Diplomatischen Akten Des Auswaertiges Amtes, Erster Teil: Die Bismarck Epoche 1871-1890, von Bernhard Schwertfeger, Berlin, 1927,

Dokumentarium zur Vorgeschichte des Weltkrieges, 1871-1914, von Bernhard Schwertfeger, Berlin, 1928.

Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi, TBMM Basımevi, Otuzbeşinci İnikat, Cilt 2, Ankara 1982.

The Parliamentary Debates, House of Commons, fourth series, Volume 120 (1903) fourth series, Vol.121, (1903) fifth series, Volume 21, (1911) fifth series, Volume 21, (1911) fifth series, Volume 22,(1911) fifth series, Volume 23, (1911) fifth series, Volume 59, (1914).

Papers Relating to the Foreign Relations of the United States, United States Department of State, U.S. Government Printing Office, 1920 ve 1923.

Zur Europaeischen Politik, 1897-1914, Unveröffentliche Dokumente, In amtlichen Auftrage herausgegeben unter Leitung von Bernhard Schwertfeger, Band III, Berlin, 1919.

BASILI KAYNAKLAR

"A Railway in Asia Minor", *The Times*, 12.8.1884.

"The Abandanment of the Chester Project, Another Triumph of German Diplomacy in Turkey", *Arevelk*, 30 Ağustos 1911.

Sultan Abdülhamit, *Siyasi Hatıratım*, İstanbul, 1984.

Ahmad, Feroz, *The Young Turks, The Committee of Union and Progress in türkish Politics, 1908-1914*, Oxford, 1969.

Ahmad, Feroz, "Doğmakta Olan Bir Burjuvazinin Öncüsü: Genç Türklerin Sosyal ve Ekonomik

Politikası 1908-1918", *İttihatçılıktan Kemalizme*, çev. F. Berktay, İstanbul, 1985.

Aitchison, G. U., B.G.S., *A Collection of Treaties, Engegaments and Sanads, Relating to India and Neighbouring Countries*, Delhi, 1933.

Akarlı, Engin Deniz, *Belgelerle Tanzimat, Osmanlı Sadrazamlarından Ali ve Fuat Paşaların Siyasi Vasiyetnameleri*, İstanbul, 1978.

Akyıldız, Ali, "Osmanlı Anadolusunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın Hattı (1856-1866)", *Çağını Yakalayan Osmanlı*, ed. E. İhsanoğlu, M. Kaçar, İstanbul, 1995.

Akpınar, Alişan, *Aşiret Mektebi*, İstanbul, 1997.

Akşin, Sina, *Jön Türkler ve İttihat ve Terakki*, İstanbul, 1980.

Alldeutscher Verband, Deutschlands Ansprüche an das türkische Erbe, Münih, 1896.

"Amerikanische Schlauberger", *Berliner Lokal Anzeiger*, 21.6.1910.

"American Capital to Open Rice Fields in Turkey", *New York Times*, Aug 14, 1910.

"Amerikanische Unternehmungen in Kleinasien", *Münchner Neueste Nachrichten*, 10.8.1910.

"Anadolu Demiryolu", *Sabah*, 5 Eylül 1908.

"Anadolu Şimendüfer Müstahdeminin Terk-i Eşgali", *İkdam*, 15 Eylül 1324

"Anadolu Şimendüferi", *Tanin*, 2 Eylül, 1324.

"The Anatolian and Bagdad Railways", *The Economist*, 21.6.1913, s.1510.

"Die Anatolischen Eisenbahnen in den Jahren 1905 und 1906", *Archiv für Eisenbahnwesen*, 1908.

Anderson, M. S., *The Eastern Question, 1774-1923, A Study in International Relations*, New York, 1966.

"Anglo-German Relations", *The Economist*, 21.6.1911.

Anderson, Pauline Relyea, *The Backgraund of anti-english Feeling in Germany 1890-1902*, Washington, 1939.

Angotti, Frank F., *Great Britain and the Bagdad Railway, (1901-1911)*, Yayınlanmamış Master Tezi, The Faculty of the Department of History at St. John's University, New York, 1966.

Arhangelos, Gavriel, *Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi İdaresinin İçyüzü*, İstanbul, 1327.

Asiaticus, "To the Editor of the Times", *Times*, 18 Nisan 1903, s. 13

Atayman, Mustafa Şevki, *Bir İnşaat Mühendisinin Anıları, 1897-1918*, İstanbul, 1984.

Atilla, A. Nedim, *İzmir Demiryolları*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, 2002.

Auble, Emile, Bagdad, *Son Chemin De Fer Son Importance, Son Avenir*, Paris, 1917

Auler Pascha, *Die Hedschasbahn, Auf Grund einer Besichtigungsreise und nach amtlichen Quellen*, Gotha, 1906.

Auler Pascha, "Besprechung", *AfEW*, 1907 ve 1908.

Aybar, Celal, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Muvazenesi, 1878-1913*, Ankara, 1939.

Aydın, Suavi, "Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış", *Kebikeç*, Sayı 11, 2001.

"Bagdad and India", *The Saturday Review*, 18 April 1903.

"The Bagdad Railway", *Christian Science Monitor*, 22.2.1918

"The Bagdad Railway", *The Economist*, 17.5.1913, s. 1143, 1144.

"The Bagdad Railway", *The Economist*, 18.4. 1903,

"The Bagdad Railway", *The Economist*, 18.3.1911

"The Bagdad Railway", *Manchester Guardian*, 14 Mart 1911.

"The Bagdad Railway", *The Times*, 14 Mart 1903.

"The Bagdad Railway", *The Times*, 22 Nisan 1903, s. 5.

"The Bagdad Railway", *The Times*, 11 Nisan 1903, s. 5.

"The Bagdad Railway", *The Times*, 11 Nisan 1903, s. 3.

"The Bagdad Railway", *Times*, 18 Nisan 1903, s. 13.

"The Bagdad Railway", *Times*, 18 Nisan 1903, s. 7.

"The Bagdad Railway", *Times*, 22 Nisan 1903, s. 7.

"The Bagdad Railway", *The Times*, 17 Mart 1911.

"The Bagdad Railway, A Russian Press View", *Times*, 14 Nisan 1903.

"The Bagdad Railway, British Support Refused", *The Times*, 24 Nisan 1903, s. 5.

"Bagdad Railway in Parliament", *Times of India*, 25 Mart 1911.

"Bagdad Railway Question, French Governments Attitude", *Morning Post*, 15 Mart 1911.

"The Bagdad Railway, German Press Opinion", *The Times*, 10 Nisan 1903, s. 3.

"The Bagdad Railway Negatiations", *The Quartarly Review*, No. 453, (Ekim 1917).

"Bahnbauten in der Türkei", *Kölnische Zeitung*, 5.2.1915.

Banse, Ewald, *Auf den Spuren Der Bagdadbahn*, Weimar, 1913.

Barsley, Michael, *The Orient Express*, New York, 1967.

Baykal, Bekir Sıtkı, *Das Bagdadbahn Problem*, Freiburg im Breisgau, 1935.

Becker, C. H., *Deutsch-Türkische Interessengemeinschaft*, Bonn, 1914.

"Bei Meissner Pascha", *Berliner Tageblatt*, Nr. 31, 18 Ocak 1917.

Benson, E. F., *Deutschland über Allah*, Londra/New York/Toronto, 1917.

Benson, E. F., *The Kaiser and English Relations*, Londra New York Toronto, 1936.

"Die Bewaesserung der Ebene von Konia", *Korrespondenzblatt der Nachrichtenstelle für den Orient*, Sonderbeilage zu Nu. 4 des III. Jahrganges, 1916.

Beydilli, Kemal, "II. Abdülhamid Devrinde Gelen İlk Alman Askeri Heyeti Hakkında", *Tarih Dergisi*, Sayı 32, 1979.

Bichtlingen, Claus von, "Die Bagdadbahn, eine Hochstrasse des Weltverkehrs in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung", *Soziale Revue*, Heft 1, XVI. Jahrgang, 1916.

Bieberstein, Rogalla von, "Über die deutsche Bagdadbahn", *Die Umschau*, VI. Jahrgang, 1902.

"Big American Deal, Chester Concessions in Turkey Have Vast Possibilities", *The Evening Star*, 26 Eylül 1910.

"Bir Demiryolu Grevi", *Tarih ve Toplum*, Sayı 5, (Mayıs 1984).

Bjork, Kenneth O., *Great Britain and the Bagdad Railway*, Yayımlanmamış Master Tezi, University of Wisconson, 1931.

Black, Charles E. D., "A Rilway to India", *The Nineteenth Century*, Vol. LXV (Ocak-Haziran, 1909).

Blaisdell, Donald C., *European Financial Control in the Ottoman Empire, A Study of the Establishment, Activities, and Significance of the Administration of the Ottoman Public Debt*, New York, 1929.

Bode, Heinz Friedrich, *Der Kampf um die Bagdadbahn, Ein Beitrag zur Geschichte der deutsch-englischen Beizehungen*, Aalen, 1982.

Bodger, Alan, "Russia and the End of the Ottoman Empire", *The Great Powers and the End of the Ottoman Empire*, ed. M. Kent, Londra, 1984.

Bosworth, R. J. B., "Italy and the End of the Ottoman Empire", *The Great Powers and the End of the Ottoman Empire*, ed. M. Kent, Londra, 1984.

Bridge, F. R., "The Habsburg Monarchy and the Ottoman Empire 1900-18", *The Great Powers and the End of the Ottoman Empire*, ed. M. Kent, Londra, 1984.

"Britain and the Bagdad Railway", *Times of India*, 18 Ağustos 1911.

"British Interests on the Persian Gulf", *The Saturday Review*, 18 Nisan 1903.

"British Trade with Turkey", *Times*, 11 Nisan 1903, s. 4.

Brünner, Johan E. R., *De Bagdadspoorweg*, Groningen, Djakarta, 1956

Busch Briton Cooper, *Britain and the Persian Golf*, Berkeley ve Los Angeles, 1967.

Butterfield, Paul K., The Diplomacy of the Bagdad Railway 1890-1914, Göttingen, 1932.

Buxton, Noel, "The Young Turks", *The Nineteenth Century*, Vol. LXV (Ocak-Haziran, 1909).

Bülow, Bernhard Fürst von, *Denkwürdigkeiten*, Band I, Berlin, 1930.

Cable, Boyd, A Hundred Year History of the Peninsular and Oriental Steam Navigation Company 1837-1937, Ivor Nicholson and Watson Limited, Londra, 1937.

Calchas, "Will Germany Fail?", *Fortnightly Review*, Vol LXIX New Series, (Ocak-Haziran, 1901).

Calchas, "The Latin Rapprochment and the Baghdad Imbroglio", *Fortnightly Review*, Vol LXXIII New Series, (Ocak-Haziran, 1903).

The Cambridge History of the British Foreign Policy 1783-1919, ed. A. W. Wardand G.P. Gooch, Vol. III, Londra, 1923.

Can, Bilmez Bülent, Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923), İstanbul, 2000.

Can, Bilmez Bülent, "Suya Düşen Bir 'Tatlı Hayal': Şarki Anadolu Demiryolları (Chester) Projesi (1922-23), *Kebikeç*, Sayı 11, 2001.

Can, Bilmez Bülent,"European Investments in the Ottoman Railways, 1850-1914", *Across the Borders, Financing the World's Railways in the Nineteenth and Twentieth Centuries*, ed. R. Roth ve G. Dinhobl, Burlington, 2008.

Carmel, Alex, "The Political Significance of German Settlement in Palestine 1868-1918", *Germany and the Middle East* 1835-1939, ed. Jehude L. Wallach, Tel-Aviv, 1975.

Carter, John, "The Bitter Conflict Over Turkish Oilfields", *Current History*, Ocak 1926.

Cemal Paşa, *Hatıralar*, İstanbul, 1977.

"Central Anatolia and the Bagdad Railway, *The Economist*, 15.11.1913, s. 1079.

Chatham House Study Group, *British Interests in the Mediterranean and Middle East*, Londra, 1958.

Chapman, Maybelle Kennedy, *Great Britain and the Badad Railway 1888-1914*, Northampton, Massachusetts, 1948.

Cheradame, Andre, *Le Chemin de Fer de Bagdad*, Paris, 1915.

Cheradame, Andre, *Pan-Germany, The Disease and Cure*, Boston, 1917.

Cheradame Andre, *The Pangerman Plot Unmasked*, New York, 1918.

Cheradame, Andre,"The Strength and Weaknesses of the Triple Entente", *The Quartarly Review*, No. 428, (Temmuz 1901).

(Lieut.-Colonel) Chesney, *The Expedition for the Survey of the Rivers Euphrates and Tigris*, (Carried on by Order of the British Government in the Years 1835, 1836, and 1837), Vol.1, Londra: Longman, Brown, Green, Longmans, 1850.

Chesney, Francis Rawdon, *Narrative of the Euphrates Expedition*, (Carried on by Order of the British Government during the Years 1835, 1836, and 1837), Londra, Longman Greens and CO., 1868.

Chester, Colby M., "Turkey Reinterpreted", *Current History*, Eylül, 1922.

Chirol, Valentine, The Middle Eastern Question or some political Problems of Indian Defence, Londra, 1903.

Clayton, G. D., Britain and the Eastern Question: Missolonghi to Gallipoli, Londra, 1971.

Cleinow, Georg, "Die Lösung des Bagdadbahnproblems", *Die Grenzboten, Zeitschrift für Politik, Literatur und Kunst*, 70. Jahrgang, Erster Vierteljahr, 1911.

Cohen, Stuart A., British Policy in Mesopotamia 1903-1914, Londra, 1976.

"Constantinople Bombed", *News Of The World*, 29.9.1918.

Conwell, T.P.-Evans, Foreign Policy from a Back Bench 1904-1918, Londra, 1932

Corrigan, H. S. W., "German-Turkish Relations and the Outbreak of War in 1914: A Re-Assessment", *Past and Present*, No. 36 (Nisan 1967).

Cunningham, Allan, "The Wrong Horse? Anglo-Ottoman Relations before the First World War", *Eastern Questions in the Nineteenth Century, Collected Essays*, Vol. 2, ed. Edward Ingram, Londra, 1993.

Lord Curzon in India, Being a Selection from his Speeches as Viceroy & Governor General of India, Londra, 1906.

Dağlar, Oya, "II. Meşrutiyet'in İlanının İstanbul Basını'ndaki Yansımaları (1908)" *Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Sayı 38, Mart 2008.

The Daily Telegraph, 6 Mayıs 1903.

Davis, Clarence B. ve Wilburn Kenneth E. v.d., *Railway Imperialism*, New York, 1991.

Davies, Robert O., *The Britisch Attitude toward the Bagdad Railway 1903-1910*, Yayınlanmamış Master Tezi, The Ohio State University, 1937.

Davison, Roderic H., *Osmanlı İmparatorluğu'nda Reform, 1856-1876*, İstanbul, 2005

"3,000,000 Dead For A Railway Line!", *Weekly Dispatch*, 21.1.1917.

Deborin, A., "Die Mitteleuropa Idee in der Propaganda der deutschen Imperialisten", *Neue Welt*, Yıl 9. No: 206, (1954).

Dehn, Paul, *Deutschland und die Orientbahnen*, Münih, 1883.

Demirbaş, Bülent, *Musul Kerkük Olayı ve Osmanlı İmparatorluğu'nda Kuveyt Meselesi*, İstanbul, 1991.

"Denkschrift zum Deutsch-Türkishen Handelsvertrag von 1890", *Reichstagsdrucksachen*, Nr. 170, 8. Legislaturperiode, 1890-93.

DeNovo, John A., "Petroleum and the United States Navy before World War I", *The Mississipi Valley Historical Review*, Vol. 41, No. 4, (Mart, 1955).

DeNovo, John A., "A Railroad for Turkey: The Chester Project, 1908-1913", *The Business History Review*, Vol. 33, No. 3 (Güz, 1959),

DeNovo, John A., *American Interests and Policies in the Middle East*, 1900–1939, The University of Minnesota Press, Minneapolis, 1963.

Dieckmann, "Kriegsbahnbauten im Nahen Osten", *Archiv für Eisenbahnwesen*, 1942.

Dieckmann, "Dr h.c. Meissner Pascha, der Erbauer der Hedjasbahn", *Zeitung des Vereins mitteleuropaeischer Eisenbahnverwaltungen*, 1940.

Dieckmann, "Die Hedschasbahn im Weltkriege und ihre gegenwaertige Lage", *Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen*, Nr. 48, (1.12.1921).

Dieckmann, "Kriegsbahnbauten im Nahen Osten, *Archiv für Eisenbahnwesen*, 1942.

Dillon, E. J., "The Unforeseen Happens As Usual", *Contemporary Review*, (Eylül 1908).

Dillon, E. J., "Fidis Germanica", *Contemporary Review*, (Ekim 1908).

Dillon, E. J., "The Near Eastern Crisis", *Contemporary Review*, (Kasım 1908)

Dillon, E. J., *Ourselves and Germany*, Chapman and Hall, Londra 1916.

Dinçer, Celal, "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha", *T.T.K. Belgeler Dergisi*, Cilt V-VIII, (Sayı 9-12'den ayrıbasım), Ankara, 1972.

Dirr, Adolf, "Was kann uns die Bagdadbahn sein", *Süddeutsche Monatshefte*, (Ocak 1915).

Dunn, Robert, "High Politics and Commerce in the Near East", *Asia*, No 11, Nov., 1923.

Dühring, E. von, "Deutschland and die Türkei", *Süddeutsche Monatshefte*, Eylül 1915.

Earle, Edward Mead, *Turkey, The Great Powers and the Bagdad Railway, A Study in Imperialism*, New York, 1923.

Earle, Edward Mead, "The Secret Anglo-German Convention of 1914 Regarding Asiatic Turkey", *Political Science Quertarly*, Vol. 38, No. 1, (Mart 1923).

Earle, Edward Mead, Turkish Petroleum Company, A Study in Oleaginous Diplomacy, *Political Science, Quarterly*, Vol. 39, No 2 (Ocak, 1924).

Eichholtz, Dietrich, *Die Bagdadbahn, Mesopotamien und die deutsche Ölpolitik bis 1918*, Berlin, Leipziger Universitaetsverlag, 2007.

"Eine Konzession der anatolischen Bahnen auf Ausbeutung der Petroleumquellen in Mesopotamien", *Frankfurter Zeitung*, 12.9.1904.

"Eisenbahnbau und Eisenbahnen in der asiatischen Türkei, Persien und Transkaukasien." *Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen*, Nr. 19, 8.3.1911.

Eggling, W.J.- Ritter G., Entwicklung und raeumliche Analyse der türischen Binnenverkehrsnetze, Bochum, 1979.

"Ein Angriff auf das Deutschtum in Anatolien", *Berliner Tageblatt*, 4.5.1905.

"Eine Konzession der anatolischen Bahnen auf Ausbeutung der Petroleumquellen in Mesopotamien", *Frankfurter Zeitung*, 12.9.1904

"Die Eisenbahnen der Türkei im Jahre 1904", *AfEW*, 1907.

"Die Eisenbahnen der Türkei im Jahre 1905", *AfEW*, 1908.

"Die Eisenbahnen der Türkei im Jahre 1906", *AfEW*, 1909.

"Die Eisenbahnen der Türkei im Jahre 1907", *AfEW*, 1910.

"Die Eisenbahnen der Türkei im Jahre 1909", *AfEW*, 1912.

"Die Eisenbahnen der Türkei im Jahre 1910", *AfEW*, 1912.

"Die Eisenbahnen der Türkei im Jahre 1911", *AfEW*, 1913.

"Die Eisenbahnen in Syrien", *Asien*, 1908.

Eltzbacher, O., "German Kolonial Ambitions and Anglo-Saxon Interests", *The Forthnightly Review*, Vol LXXIII New Series, (Ocak-Haziran, 1903).

Engelbrechten, C.A., *Kaiser Wilhelms Orientreise und deren Bedeutung für den deutschen Handel*, Berlin, 1890.

Engelhardt, *Tanzimat ve Türkiye*, İstanbul, 1999.

Engin, Vahdettin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul, 1993, s. 36, 37.

Engin, Vahdettin, *II. Abdülhamid ve Dış Politika*, İstanbul, 2005

"The English Offer and the German Answer", *The Economist*, 8.4.1911

Eldem, Vedat, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Ankara, 1970.

Epstein, Fritz T., "East Central Europe as a Power Vacuum between East and West during the German Empire, *Germany and the West, Selected Essays*, ed. R. F. Brynes, Bloomington ve Londra, 1973.

Eraslan, Cezmi, *II. Abdülhamid ve İslâm Birliği*, İstanbul, 1992.

Erkin, Osman, "Demiryolu Tarihçesinden: Hicaz Demiryolu", *Demiryollar Dergisi*, Sayı 269, (1948).

Erroll, "A Rude Awaking" *The Nineteenth Century*, Vol. LXV (Ocak-Haziran, 1909).

Fanning, Leonard M., *Foreign Oil and the Free World*, New York/Toronto/Londra, 1954.

Fay, Sidney Bradshow, *The Origins of the World War*, Vol. 1, New York, 1947.

Feldmann, Wilhelm, "Bei Meissner Pascha", *Berliner Tageblatt*, Nr. 31, 18.1.1917.

Fiedler, Ulrich, *Der Bedeutungswandel der Hedschasbahn*, Berlin, 1984.

Fischer, Fritz, *Griff nach der Weltmacht*, Düsseldorf, 1964.

Fischer, Fritz, *Krieg der Illusionen, Die deutsche Politik von 1911 bis 1914*, Düsseldorf, 1969.

Flaningam, M. L., "German Eastward Expansion, Fact and Fiction: A Study in German-Ottoman Trade Relations 1890-1914", *Journal of Central European Affairs*, Vol. XIV, No. 4, Ocak 1955.

Forchheimer, *Die Eisenbahn von Ismid nach Angora*, Berlin, 1891.

Fragen an die Deutsche Geschichte, Historische Ausstellung im Reicstagsgebaeude in Berlin Katalog, Bonn, 1983.

"France's Pact with Mustapha Kemal", *Current History*, Jan., 1922.

Francis, Richard M., "British Withdrawal from the Bagdad Railway Project in April 1903", *The Historical Journal*, Vol. 16, No.1, Mart 1973.

"Französische Eisenbahnprojekte in Syrien und Palaestina", *Deutsche Levante Zeitung*, 1.9.1912.

"Französische Förderungen an die Türkei", *Frankfurter Zeitung*, 26.3.1905

"Französische Plaene in Syrien und Palaestina" I, *Schlesische Zeitung*, 29.10.1913

"Französische Plaene in Syrien und Palaestina" II, *Schlesische Zeitung*, 30.10.1913

Fraser, David, *The Short Cut to India, The Record df a Journey along the Route of the Baghdad Railway*, Edinburgh ve Londra, 1909.

Frech, F., "Die Taeler des Taurus and die Linie der Bagdadbahn", *Die Naturwissenschaften*, Sayı 8, (1913).

Frech, F., *Die Laender der Bagdadbahn, Aus einer unvollendeten Arbert von Frech F.* (Frech F.'nin bitirilmemiş bir çalışmasından), Berlin, (tarihsiz).

Frech, F., "Die Bagdadbahn und ihre Kulturbedeutung", *Die Naturwissenschaften*, No. 2, 10.1.1913.

Frederick, Suzanne Y., "The Anglo-German Rivalry, 1890-1914", *Great Power Rivalries*, ed. W. R. Thompson, Columbia, 1999.

Freund, Michael, *Deutsche Geschichte*, Münih, 1969.

Fromkin, David, *A peace to End All Peace: Creating the Modern Middle East*, 1914-1922, New York, 1989

Fulton, L. Bruce, "France and the End of the Ottoman Empire", *The Great Powers and the End of the Ottoman Empire*, ed. M. Kent, Londra, 1984.

Gall Lothar ve diğerleri, *The Deutsche Bank 1870-1995*, Londra, 1995.

Garo, Armon, *Memoirs of Armon Garo, Bank Ottoman*, Detroit, 1990.

Garvin, J. L., "From Reval to Potsdam", *Fortnightly Review*, Vol LXXXIX New Series, (Ocak-Haziran, 1911).

Geiss, Imanuel "Weltpolitik: die deutsche Version des Imperialismus", *Flucht in den Krieg*, ed. G. Schöllgen, Darmstadt, 1991.

Georgeon, François, "Son Canlanış (1878-1908)", *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi II*, ed. Robert Mantran, Çev. Server Tanilli, İstanbul, 1995.

Georgeon, François, *Sultan Abdülhamit*, Çev. Ali Berktay, İstanbul, 2003.

Geraud, A., "A New German Empire:The Story of the Bagdad Railway" (2 bölüm), *The Nineteenth Century*, Mayıs, 1914 ve Haziran, 1914.

"German Methods in Turkey", *The Quarterly Review*, No. 453, (Ekim 1917).

"The German in Asia Minor", *Times of India*, 28.6.1901.

"The German Peril", *The Quartarly Review*, No. 416, (Temmuz 1908)

"The German Peril: A Rejoinder to Prince Bülow", *The Quartarly Review*, No. 417, (Ekim 1908)

"Germany and the New Grouping of the Powers" *Times*, 11 Nisan 1903, s. 3.

"Germany and Sir Edward Grey's Speech', *Times*, 15 Mart 1911.

Gibson, Bowles, "The Bagdad Railway", *Times*, 20 Nisan 1903, s. 7

Goldman, C. S., ""A German View of the Anglo-German Problem", *The Nineteenth Century*, Vol. LXV (Ocak-Haziran, 1909).

Goltz, Freiherr Colmar von der, *Anatolische Ausflüge*, Berlin, (tarihsiz).

Goltz, Freiherr Colmar von der, *Denkwürdigkeiten*, bearbeitet und herausgeg. von der Goltz Friedrich Freiherr und Wolfgang Förster, Berlin, 1932.

Gooch, G. P., D. Litt., F. B. A., *Before the War, Studies in Diplomacy*, Vol. 1, New York, 1967.

Gooch, G. P., D. Litt., F. B. A., *Recent Revelations of European Diplomacy*, Londra-New York-Toronto, 1940.

Gooch, G. P., D. Litt., F. B. A., *History of Modern Europe*, New York, 1923.

Gorbold, Roland, "Irak Restored", *Asia*, No 11, Nov., 1922.

Gordon, Leland James, *American Relations with Turkey, 1830-1930*, Philadelphia, 1932.

Gounaris, Basil C., *Steam over Macedonia*, 1870-1912, New York, 1993.

Göçek, F. Müge, "What is the Meaning of the 1908 Young Turk Revoluation, A critical Assessment in 2008", *Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Sayı 38, Mart 2008.

Göçek, F. Müge ve Özyüksel Murat, "The Ottoman Empire's Negotiation of Western Liberal Imperialism", *Liberal Imperialism in Europe*, ed. M. P. Fitzpatrick, New York, 2012.

Graves, Philip P., *Briton and Turk*, Londra ve Melbourne, (tarihsiz).

"Great Turkish Railway", *The Globe*, 22.7.1908

Grece, Michel de, *II. Abdülhamid, Yıldız Sarayı'nda 30 Yıl*, çev. Derman Bayladı, İstanbul, 1992

The Great Powers and the Near East 1774-1923, ed. M. S. Anderson, Londra, 1970.

Grey Viscount of Falladon, *Twenty-Five Years (1892-1916)*, Vol. 1, New York, Frederick A. Stokes Company, 1925.

Grey, Edward, *Speeches on Foreign Office 1904-1914*, Londra, 1931.

Gross, Hermann, "Die deutsch-türkischen Wirtschaftsbezienhung", *Die Türkei in Europa*, Göttingen, 1979.

Grothe, Hugo, *Meine Vorderasienexpedition 1906 und 1907*, Band I, Leipzig, 1911.

Grothe, Hugo, *Die asiatische Türkei und die deutschen Interessen*, Halle, 1913.

Grothe, Hugo, Meine *Studienreise durch Vorderasien (Kleinasien, Mesopotamien u. Persien), 1906 und 1907*, Halle 1908.

Grothe, Hugo, *Die Bagdadbahn und das schwaebische Bauernelement in Transkaukasien und Palaestine, Gedanken zur Kolonisation Mesopotamiens*, Münih, 1902.

Grothe, Hugo, Deutschland, *die Türkei und der Islam*, Leipzig, 1914.

Grunwald, Kurt, "Penetration Pacifique – The Financial Vehicles of Germany's 'Drang nach Osten'", *Germany and the Middle East 1835-1939*, ed. Jehude L. Wallach, Tel-Aviv, 1975.

Grunzel, Joseph, Die *wirtschatlichen Verhaeltnisse Kleinasiens*, Wien, 1897.

Guboğlu, Mihail P., "Osmanlı İmparatorluğu'nda Karadeniz Tuna Kanalı Projeleri (1836-1876) ve Boğazköy-Köstence Arasında İlk Demiryolu İnşası (1855-1860), *Çağını Yakalayan Osmanlı*, ed. E. İhsanoğlu, M. Kaçar, İstanbul, 1995.

Gülsoy, Ufuk, *Hicaz Demiryolu*, İstanbul, 1994.

Gürsel, Seyfettin, "1838 Ticaret Antlaşması Üzerine", *Yapıt*, Sayı 10, (Nisan-Mayıs 1985), s. 27-36.

Güzel, Şehmus, "Anadolu-Bağdat Demiryolu Grevi", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt III, (1985).

Gwinner, Arthur von, "The Bagdad Railway and the Question of English Cooperation" *The Nineteenth Century and After*, Haziran 1909, No. 388.

Haldane, Viscount, *Before the War*, New York ve Londra, 1920.

Haldane, Richard Burton, *An Autobiography*, New York, 1929.

Hallgarten, George W.F., *Imperialismus vor 1914*, Münih, 1963, Cilt 1, 2, 3.

Hamilton, Angus, *Problems of the Middle East*, Londra, 1909.

Hartig, Paul, "Die Bagdadbahn-Idee und Verwirklichung", *Zeitschrift für Geopolitik*, Heidelberg Berlin, 1940.

Hartmann, Martin, "Das Bahnnetz Mittelsyriens", *Zeitschrift des Deutschen Palaestina Vereins*, Cilt 17 (1894).

Hartmann, Martin, *Reisebriefe aus Syrien*, Berlin, 1913.Haslip Joan, *The Sultan, The Life of Abdulhamid*, Londra, 1958.

Haslip, Joan, *The Sultan, The Life of Abdulhamid*, Londra, 1958

Heaton, Herbert, *Avrupa İktisat Tarihi*, Cilt II, Çev. M. Ali Kılıçbay, O. Aydoğuş, Ankara, 1985.

Hecker, M., "Die Eisenbahnen der asiatischen Türkei", *Archiv für Eisenbahnwesen*, Berlin, 1914.

"Hedschas- und Bagdadbahn", *Alldeutsche Blaetter*, Nr. 49, 8 Aralık 1906.

H.F.B., Lynch, "To the Editor of the Times", *Times*, 18 Nisan 1903, s. 13.

Heigl, Peter, "Deutsche Bahnbauingenieure bei den Bauarbeiten der Hedjaz- und Bagdadbahn", *Bagdad- und Hedjazbahn, Deutsche Eisenbahngeschichte im Vorderen Orient*, ed. Jürgen Franzke, Nürnberg, 2003.

Heigl, Peter, *Schotter für die Wüste, Die Bagdadbahn und ihre deutschen Bauingenieure*, Nürnberg, 2004.

Heinrich, Hans Meyer, *Philipp Holzmann Aktiengesellschaft im Wandel von Hundert Jahren*, Frankfurt, 1949.

Heintze, N., "Eisenbahnen in der Türkei", *Mitteilungen der geographischen Gesellschaft*, Cilt XI, Hamburg, 1896, s. 45.

Helfferich, Karl, "Tagebuchaufzeichnungen waehrend seines Türkei Aufenthaltes in den Jahren 1906-1908", *Beitraege zu Wirtschafts und Waehrungsfragen und zur Bankgeschichte*, Nr. 19, (1982).

Helfferich, Karl, *Die deutsche Türkenpolitik*, Berlin, 1921.

Helfferich, Karl, *George von Siemens, Ein Lebensbild aus Deutschlands Grosser Zeit*, Berlin, 1923, Cilt I, II, III.

Heller, Joseph, *Brittsh Policy towards the Ottoman Empire 1908-1914*, Londra, 1983.

Henderson, W. O., *The German Colonial Empire 1884-1919*, Londra, 1993.

Hennig, Richard Fredenau, *Die Hauptwege des Weltverkehrs*, Jena, 1913

Hennig, Richard Friedenau, *Die Deutschen Bahnbauten in der Türkei*, Leipzig, 1915.

Hennig, Richard Friedenau, "Das Projekt der transarabischen Bahn", *Deutsche Levante Zeitung*, 15.10.1912, nr. 17.

Hermann, Karl Müller, *Die wirtschaftliche Bedeutung der Bagdadbahn*, Land und Leute der asiatischen Türkei, Hamburg, 1917.

Hirsch, Ernst E., *Anılarım: Kayzer Dönemi, Weimar Cumhuriyeti, Atatürk Ülkesi*, çev. Fatma Suphi, Ankara, 1997.

Historical Section of the Foreign Office, *Persian Gulf*, Vol. XIII, Londra, 1920.

Historical Section of the Foreign Office, *Anatolia*, No 59, Londra, 1920.

Hobsbawm, Eric J., *Devrim Çağı: 1789-1848*, çev. J. Ergüder - A. Şenel, Ankara, 1989.

Hoffman, Ross J. S., *Great Britain and the German Trade Rivalry 1875-1914*, Philadelphia 1933.

Hoffmeister, E., "Die Bagdadbahn", *Deutsche Rundschau*, Sayı 6, (1909).

Holborn, Hajo, "Deutschland und die Türkei 1878-1890", *Archiv für Politik und Geschichte*, Cilt III.

Hollweg, Theobald von Bethmann, *Betrachtungen zum Weltkriege*, Berlin, 1917.

Hopkirk, Peter, *İstanbul'un Doğusunda Bitmeyen Oyun*, İstanbul, 1995.

Hoskins, Halford Lancaster, *British Routes to India*, Londra, 1966.

Howard, Harry N., *The Partition of Turkey, A Diplomatic History 1913-1923*, Norman University of Oklahoma Press, 1931

Hurd, Archibald S., "The Balance of Naval Power and The Triple Alliance", *The Nineteenth Century and After*, Vol. LXV (Ocak-Haziran, 1909).

Hüber, Reinhard, *Die Bagdadbahn*, Berlin, 1943.

Hüber, Reinhard, "Die Entwicklnng der Eisenbahnen in der europaeischen und asiatischen Türkei, insbesondere in Syrien", *Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen*, Nr. 34, 29.4.1908.

Hütteroth, Wolf-Dieter, "The Influence of Social Structure on Land Division and Settlement in Inner Anatolia", *Turkey: Geographic and Social Perspectives*, ed. P. Benedict, E. Tümertekin, F. Mansur, Leiden, 1974.

Hyde, Clarke, "On Railways to India and Turkey", *Journal of the Society of Arts*, N. 1360, Vol. XXVII, 13.12.1878.

Ibbeken, Rudolf, *Das Aussenpolitische Problem STAAT UND WIRTSCHAFT in der deutschen Reichspolitik 1880-1914, Undersuchungen über Kolonialpolitik, Internationale Finanzpolitik, Handelsvertraege und die Bagdadbahn*, Schleswig, 1928.

Ignotus, "Germany and England", *Fortnightly Review*, Vol LXIX New Series, (Ocak-Haziran, 1901).

İlkin, Selim, "Chester Demiryolu Projesi", *Türkiye İş Bankası Atatürk Sempozyumu* içinde, İstanbul, 1981

Imbert, Paul, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme Hareketleri, Türkiye'nin Meseleleri*, çev. Adnan Cemgil, İstanbul, 1981.

Imhoff, C., "Das Eisenbahnnetz der Asiatischen Türkei vor dem Kriegsausbruch", *Petermanns Mitteilungen*, 61, 266, 1915

Indian Mail, "To the Editor of the Times", *Times*, 18 Nisan 1903, s. 13.

İslamoğlu, Huri ve Keyder Çağlar, "Agenda for Ottoman History", *The Ottoman Empire and the World Economy*, ed. Huri İslamoğlu İnan, Cambrige, 1987

Issawi, Charles, *The Economic History of the Middle East 1800-1914*, Chicago ve Londra, 1966.

Issawi, Charles, *The Economic History of Turkey 1800-1914*, Chicago ve Londra, 1980.

Jack, Marian, "The Purchase of the Gouverment's Shares in the British Petroleum Company 1912 1914", *Past and Present*, No. 39 (Nisan 1968).

Jaeckh, "Die Beziehungen der deutschen Industrie zum Türkischen Reiche", *Technik und Wirtschaft*, No.5, (1916).

Jeckh, Ernst, "Balkan Savaşından Sonra Almanya", *İmparatorluk Stratejileri ve Ortadoğu* içinde, çev. Vedat Atila, İstanbul, 2004.

Jaeckh, Ernst, Deutschland 5: England 8, *Die Hilfe*, Nr. 8, 20 Şubat, 1913.

Jaeckh, Ernst, "Die deutsch – englische Verstaendigung, *Die Hilfe*, Nr. 46, 13 Kasım 1913.

Jaeckh, Ernst, "Die neuen Bagdadbahn Vertraege", *Die Hilfe*, Nr. 21, 22 Mayıs 1913.

Jaschinski, Klaus, "Des Kaisers Reise in den Vorderen Orient 1898, ihr historischer Platz und ihre Dimensionen", *Des Kaisers Reise in den Orient 1898* içinde, ed. Klaus Jaschinski ve Julius Waldschmidt, Berlin, 2002.

Jastrow, Morris, *The War and the Bagdad Railway, The Story of Asia Minor and its Relation to the Present Conflict*, Philadelphia ve Londra, 1918.

Jastrow Morris, Jr., *The Eastern Questin and its Solution*, Philadelphia ve Londra, 1920, s. 33.

Jeffery, Keith, "Great Power Rivalry in the Middle East", *The Historical Journal*, Vol. 25, No. 4, (Aralık, 1982).

Jerussalimski, A.S., *Die Aussenpolitik und Diplomatie des deutschen Imperialismus Ende 19. Jahrhunderts*, Berlin, 1954.

Jarussalimski, A.S., "Die Aussenpolitik und Dipromatie des deutschen Imperialismus zu Beginn des 20. Jahrhunderts", *Zeitschrift für Geschichtswissenschaft*, Heft 3, (1962).

Jones, G. Gareth, "The British Government and the Oil Campanies 1912-1924: The Search for an Oil Policy", *The Historical Journal*, Vol. 20, No. 3, Eylül, 1977.

Journals and Letters of Reginald Viscount Esher, ed. Maurice V. Brett, Vol. 1, Ivor Hicholson & Watson Lim., Londra, 1934.

Kaerger, Karl, *Kleinasien, ein deutsches Kolonisationsfeld*, Berlin, 1892.

Kahya, Esin, "Türkiye'de İlk Demiryolları", *Belleten*, Cilt LII, Sayı 202, 1988.

Kampen, Wilhelm von, *Studien zur deutschen Türkeipolitik in der Zeit Wilhelm II*, Kiel, 1968.

Kannenberg, Karl, *Kleinasiens Naturschaetze*, Berlin, 1897.

Karakışla, Yavuz Selim, "Osmanlı Sanayi İşçi Sınıfının Doğuşu 1839-1923", *Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiyesine İşçiler*, ed. D. Quataert ve E. Zürcher, çev. C. Ekiz, İstanbul, 1998.

Karkar, Yaqub N., *Railway Development in the Ottoman Empire 1856-1914*, New York, 1972.

Kaynak, Muhteşem, "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış", *Yapıt*, Sayı 5 (1984).

Kazgan, Haydar, *Osmanlıda Avrupa Finans Kapitali*, İstanbul, 1995.

Kedourie, Elie, *England and the Middle East, The Destruction of the Ottoman Empire 1914-1921*, Londra, 1987.

Kemal, İsmail, *The Memoirs of Ismail Kemal Bey*, ed. S. Story, Londra, 1920.

Kent, Marian, "Constantinople and Asiatic Turkey", 1905-1914", *British Foreign Policy under Sir Edward Grey*, ed. F. H. Hinsley, Cambridge, Londra, New York, Melbourne, 1977.

Kent, Marian, *Oil and Empire, British Policy and Mesopotamian Oil 1900-1920*, Londra ve Basingstoke, 1976.

Kent, Marian, "The Purchase of the British Government's Shares in the British Petroleum Company 1912-1914", *Moguls and Mandarins, Oil, Imperialism and the Middle East in British Foreign Policy, 1900-1940*, Londra, Frank Cass, 1993.

Kent, Marian, "Agent of Empire? The National Bank of Turkey and British Foreign Policy", *The Historical Journal*, Vol.18, No. 2, Haziran 1975.

Kent, Marian, "Great Britain and the End of the Ottoman Empire 1900-23, *The Great Powers and the End of the Ottoman Empire*, ed. M. Kent, Londra, 1984.

Kent, Marian, "British Policy, Iternational Diplomacy and the Turkish Revolution", *International Journal of Turkish Studies*, Vol. 3, No 2, Kış 1985-1986.

Keyder, Çağlar, "Osmanlı Ekonomisi ve Osmanlı Maliyesi (1881-1914)", *Toplum ve Bilim*, Sayı 8 (Kış, 1979).

Khairallah, Shereen, *Railways in the Middle East 1856-1948*, Lübnan, 1991.

Kimche, Jon, *Zeitbombe Nahost, Von der Bagdadbahn zur El Fatah*, Hamburg, 1970.

Kleist, H. von, "Die Hedjasbahn", *Asien*, No. 6 (Mart 1906).

Kochwasser, Friedrich H., "Der Bau der Bagdadbahn und die Deutsche Oientpolitik", *Deutsch-Türkische Geselschaft E.V.*, (Haziran 1975).

Kochwasser, Friedrich H., "Das deutsche Reich und der Bau der Bagdadbahn" *Araber und Deutsche*, ed. F.H. Kochwasser, R. Roemer, Tübingen ve Basel, 1974.

Kolars, John ve Malin Henry J., "Population and Accessibility: An Analyses of Turkish Railroads", *The Geographical Review*, Vol. 60, No. 2, (Nisan 1970).

Koloğlu, Orhan, *Abdülhamit Gerçeği*, 2. Baskı, İstanbul, 1987.

Korn, Wolfgang, *Schienen für den Sultan, Die Bagdadbahn: Wilhelm II., Abenteuer und Spione*, Köln, 2009.

Kössler, Armin, *Aktionsfeld Osmanisches Reich*, New York, 1981.

Krebs, Günther, *Die deutsche Bagdadbahnpolitik im Urteil der Entente Publizistik*, Breslau, 1933.

Kurmuş, Orhan, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, İstanbul, 1977.

Kütükoğlu, Mübahat, *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri II, (1838-1850)*, İstanbul, 1976.

Lampe, "Kanal- und Eisenbahnbauten in Österreich. Neues von der Bagdadbahn", *Die Umschau*, VI. Jahrgang, 1902.

Langer, William L., *The Diplomacy of Imperialism 1890 – 1902*, New York, 1951.

Lannin, Jean, *Lord Grey and Germany, His Attitude toward and Influence on Anglo-German Relations 1905-1914, with special Reference to the Bagdad Railway end the Question of Naval Supremacy*, Yayınlanmamış Master Tezi, The Colleges of the City of Detroit, 1932.

"The Latest Manifosto of the German Emporer", *The Economist*, 28.4.1900

Lee, Robert, "Railways, Space and Imperialism", *Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs*, ed. G. Dinhobl, Wien, 2004.

Lenz, Frederich, "Wesen und Struktur des deutschen Kapitalexports vor 1914", *Weltwirtschaftliches Archiv*, Cilt 18, Jena, 1922.

"The Lessons of Baghdad", *The Economist, 25.4.1903*, s. 729, 730.

Lewin, Evans, *The German Road to the East*, New York 1917.

Lewis, Bernard, *Modern Türkiye'nin Doğuşu*, 2. baskı, çev. Metin Kıratlı, Ankara, 1984.

Lindow, Erich, *Freiherr Marschall von Bieberstein als Botschafter in Konstantinopel, 1897-1912*, Danzig, 1934.

Lodemann, Jürgen ve Pohl Manfred, *Die Bagdadbahn, Geschichte und Gegenwart einer berühmten Eisenbahnlinie*, Mainz, 1988.

Loehnis, H., *Die wichtigsten Ergebnisse einer Informatiansreise in die Levante*, Leipzig, 1882.

London Chamber of Commerce, *Mesopotamia and Bagdad Railway*, Nr. 95, Londra, 16.7.1917.

Longring, Stephen Hemsley, *Oil in the Middle East*, Londra, New York, Toronto, 1961.

Lowe, John, *The Great Powers, Imperialism and the German Problem*, 1865-1925, Londra ve New York,1981.

Luxemburg, Rosa, Liebknecht Karl, Mehring Franz, *The Crisis in the German Social Democracy*, New York, 1818, Bölüm 4, s. 41-65.

Luxemburg Rosa, "Alman Emperyalizminin Harekât Alanı: Türkiye", *Berlin-Bağdat Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*, haz. Ragıp Zarakolu, İstanbul, 1982.

Luxemburg, Rosa, "Emperyalizmin Mısır ve Osmanlı İmparatorluğu'na Girişi", *Berlin-Bağdat, Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*, haz. Ragıp Zarakolu, İstanbul, 1982.

Lynch, H.F.B., "The Bagdad Railway", *The Fortnightly Review*, No. 531, 1 Mart 1911.

Lynch, H.F.B., "The Bagdad Railway: The New Conventions", *The Fortnightly Review*, No. 533, 1 Mayıs 1911.

Lynteus, "die Weisheit des Sultan", *Die Zukunft*, 29. Band, ed. M. Harden, Berlin, 1899.

Macfie, A. L., *The End of the Ottoman Empire*, Londra ve New York, 1988

Mackay, Freiherr von, Die Bagdadbahn im Spiegel der Weltkriegumwaelzung, *Koloniale Rundschau*, Jahrgang 1915.

Mackay, Freiherr von, "Der Islam und der Weltkrieg", *Militaergeographie*, Kasım, 1914.

Sadrazam ve Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın Günlüğü, İstanbul, Arba Yay., 1988.

Maloney, Arthur P., *The Berlin-Bagdad Railway as a Cause of World War I*, Preperedat New York University, 1959.

Manzenreiter, Johann, *Die Bagdadbahn, Als Beispiel für die Entstehung des Finanzimperialismus in Europa (1872-1903)*, Bochum, 1982.

Marriott, *The Eastern Question, An Historical Study in European Diplomacy*, Oxford University Press, 1969.

Martin, Margaret L., *The English Negtiotions in the Bagdad Railroad, 1912-1914*, Yayınlanmamış Master Tezi, The Ohio State University, 1939.

Martin, Lawrance, "The Chester Concession", *Annals of the American Academy of Political and Social Sciences*, Vol. 112, Mart, 1924.

McMeekin, Sean, *The Berlin-Bagdad Express, The Ottoman Empire and Germany's Bid for World Power*, Cambridge, Massachusetts, 2010.

McMurray, Jonathan S., *Distant Ties, Germany, the Ottoman Empire, and the Construction of the Bagdad Railway*, Londra, 2001.

Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi, Cilt 2, Ankara, TBMM Basımevi, 1982.

Mehrmann, Karl Coblenz, *Der diplomatische Krieg in Vorderasien, unter besonderer Berücksictigung der Geschichte der Bagdadbahn*, Dresden, 1916.

Mejcher, Helmut, "Die Bagdadbahn als Instrument deutschen wirtschaftlichen Eiriflusses im Osmanishen Reich", *Geschichte und Gesellschaft*, Nr. 1-4, (1974), Göttingen.

Mejcher, Helmut, *Imperial Quest for Oil: Iraq 1910-1928*, Londra, Ithaca Press, 1976.

Menne, Bernhard, *Krupp Deutschlands Kanonenkönige*, Zürih, 1937.

Michael, Wolfgang, "Deutschland und England", *Deutsche Rundschau*, (Ocak, Şubat, Mart 1912).

"The Middle East" *Times*, 18 Ağustos 1911.

Mogk, Walter, *Paul Rohrbach und das Grössere Deutschland*, Münih, 1972.

Mohr, Anton, *Der Kampf um Türkisch Asien. Die Bagdadbahn*, Meissen, tarihsiz,

Moltke, Graf Helmut von, *Gesammelte Schriften und Denkwürdingkeiten*, Cilt II, Berlin 1872.

Mommsen, W.J., "Europaeische Finanzimperialismus vor 1914 Ein Beitrag zu einer pluralistischen Theorie des Imperialismus", *Der Europaeische Imperialismus*, Göttingen, 1979.

Moore, Laurence Shaw, "Chester Project under Fire", *Asia*, No 7, Temmuz, 1923.

Morawitz, Charles, *Türkiye Maliyesi*, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Yayını, No: 1978-188.

Morel Eugene, *Türkiye ve Reformları*, çev. S. Belli, İstanbul, 1984

Morison T. ve Hutchinson C. T., *The Life of Sir Edward Fitzgerald Law*, Edinburgh ve Londra, 1911.

Morley, John (Viscount), *Recollections*, Vol. II, New York, 1917.

Morrow, James B., "An Admiral upon Turkey", *Los Angeles Times*, 28 Kasım 1909.

Moskoffian, J. G., "French Policy in the Near East", *Current History*, Nisan 1922.

Muhtar, Mahmud, *Maziye Bir Nazar*, İstanbul, 1999.

Mutluçağ, Hayri, "Boğaziçi Köprüsünün Yapılması Yolunda İlk Çabalar", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, No. 4, (Ocak 1968).

Mühlmann, C., "Die deutschen Bahnunternehmungen in der asiatischen Türkei 1888-1914," *Weltwirtschaftlieches Archiv*, Cilt 24, Jena 1926.

Müdüriyet-i Umumiye İstatistik Şubesi, *Anadolu-Bağdat Demiryolu'nun 1920-1925 Seneleri Zarfında Geçirdiği Sefahat ile Vaziyet ve İşletme Netayici*, İstanbul, 1927.

Müller, Karl Alexander von, "England und die deutsche Kolonialpolitik", *Kriegshefte der Süddeutschen Monatshefte*, Nisan 1915, tekrarı Eylül 1915.

Müller, Karl Hermann, *Die wirtschaftliche Bedeutung der Bagdadbahn*, Land und Leute der asiatischen Türkei, Hamburg, 1917.

Mygind, Eduard, *Vom Bosporus zum Sinai, Erinnerungen der Hamidie Pilgerbahn des Hedjas*, Leipzig ve Konstantinopel, 1905.

Mygind, Eduard, *Syrien und die türkische Mekkapilgerbahn*, Halle, 1906.

Mzık, Hans von, *Was ist Orient, Eine Untersuchung auf dem Gebiete der politischen Geopraphie*, Viyana, 1918.

Nauman, Edmund, *Von Goldnen Horn zu den Quellen des Euphrat, Reisebriefe, Tagebuchblaetter und Studien über die Anatolische Türkei und die Anatolische Bahn*, Münih ve Leipzig, 1893.

Nauman, Friedrich, *Asia, Eine Orientreise über Aethen Konstantinopel, Baalbek, Nazareth, Jerusalem, Kairo, Neapel*, Berlin, 1913.

Neue Freie Presse, 3.9.1908

"The New Era in Turkey", *The Times*, 31 Temmuz 1908.

"New Forces in German Politics", *The Economist*, 9.6.1900

Newcombe, S. F.-Greig J.P.S., "The Baghdad Railway, *The Geographical Journal*, Vol. 44, No. 6 (Aralık, 1914).

Newton, (Lord) P. C., *Lord Lan sdowne, A Biography*, Londra, 1929.

"Die neue Mekka-Bahn", *Die katholischen Missionen*, (1906/1907), Nr. 10.

"Die neuen Eisenbahnprojekte in Vorderasien", *Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten*, Cilt 1, Nr. 10, Nisan, 1899.

"Die neuen Eisenbahnen in der Türkei", *Deutsche Levante Zeitung*, Nr. 23/24, 1.12.1915.

Noviçev, A. D., *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi*, çev. Nabi Dinçer, Ankara, 1979.

Ochsenwald, William, *The Hijaz Railroad*, University Press of Virginia, 1980.

Oğuz, Burhan, *Yüzyıllar Boyunca Alman Gerçeği ve Türkler*, İstanbul, 1983.

Okur, Mehmet, "Osmanlı'nın Uygulayamadığı Bir Proje: Karakin Pastırmacıyan'ın Anadolu Şarki Şimendifer Projesi", *Toplumsal Tarih*, sayı 179, Kasım, 2008.

O' Neill, Aeneas, "Six German Opinions on the Naval Situation", *The Nineteenth Century and After*, No. CCCLXXXVII, Mayıs 1909.

Onur, Ahmet, *Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953)*, İstanbul, 1953.

Oppenheim, Max Freiherr von, *Vom Mittelmeer zum Perstschen Golf, durch den Hauran, die syrische Wüste und Mesopotamien*, Cilt II, Berlin 1900.

Oppenheim, Max Freiherr von, *Zur Entwicklung des Bagdadbahngebietes und insbesondere Syriens und Mesopotamiens unter Nutzanwenderung amerikanischer Erfahrungen*, Berlin, 1904.

Oncken, Hermann, *Die Sicherheit Indiens, Ein Jahrhundert englischer Weltpolitik*, Berlin, 1937.

Onur, Hakkı, "1908 İşçi Hareketleri ve Jön Türkler", *Yurt ve Dünya*, sayı 2, (Mart, 1977).

Ortaylı, İlber, *İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, Ankara, 1981.

Ortaylı, İlber, "19. Yüzyıl Ankara'sına Demiryolunun Gelişi ve Bölgedeki Üretim Eylemlerinin Değişimi", *Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadi ve Sosyal Değişim, Makaleler 1*, Ankara, 2000.

"Osmanische Eisenbahnen und der türkische Staatsschatz", *Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen*, Nr. 46, (19.6.1912).

"Our Baghdad Letter, Advent of Critical Times", *Times of India*, 16 Ağustos 1911.

"Our Endangared Sea Supremacy", *The Quarterly Review*, No. 417, (Ekim 1908).

"Our Relations with Turkey", *The Morning Post*, 9 Mart 1911.

Ökçün, Gündüz, "Osmanlı Meclis-i Meb'usanında Bağdat Demiryolu İmtiyazı Üzerine Yapılan Tartışmalar", *A.Ü.S.B.F. Dergisi*, XXV, 2, (Haz. 1970).

Önsoy, Rifat, *Türk Alman İktisadi Münasebetleri (1871-1914)*, İstanbul, 1982.

Öztürk, Cemil, "Tanzimat Devrinde Bir Devletçilik Teşebbüsü: Haydarpaşa - İzmit Demiryolu", *Çağını Yakalayan Osmanlı*, ed. E. İhsanoğlu, M. Kaçar, İstanbul, 1995.

Özyüksel, Murat, *Osmanlı - Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul, Arba Yayınevi, 1988.

Özyüksel, Murat, "Abdülhamit Dönemi Dış İlişkileri", *Türk Dış Politikasının Analizi*, der. Faruk Sönmezoğlu, İstanbul, 1998.

Özyüksel, Murat, "Abdülhamid Devrinde Osmanlı-Alman İlişkilerinin *Gelişimi*", *Devr-i Hamid Sultan II. Abdülhamid*, Vol. 3, ed. M. Metin Hülagü, Ş. Batmaz, G. Alan, Kayseri, 2011.

Özyüksel, Murat, "Osmanlı Demiryollarının Finansmanı", *Uluslararası İlişkiler Yıllığı*, Esat Çam'a Armağan Özel Sayısı, 2000.

Özyüksel, Murat, "Anatolian and Bagdad Railways", *The Great Ottoman Turkish Civilization* içinde, Vol. II, Ankara, 2002.

Özyüksel, Murat, "Emperyalizm, Doğu Sorunu ve Osmanlı Demiryolları", *İktisat Dergisi*, No. 394, (Ekim 1999).

Özyüksel, Murat "Demiryolu Tarihi, *Toplumsal Tarih*, No. 87, (Mart 2001).

Özyüksel, Murat, "Anadolu Demiryolu'nun Önemli Bir Kavşak Noktası: Eskişehir, *Eskişehir Ticaret Odası Dergisi*. No 84, (Mayıs 2002).

Özyüksel, Murat, "İkinci Meşrutiyet ve Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman-İngiliz Nüfuz Mücadelesi", *İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, No 38, (Mart 2008).

Özyüksel, Murat, "Anadolu ve Bağdat Demiryolları Kolonizasyon Aracı Olarak Kullanma Çabaları", *Uludağ Üni. İkt. ve İd. Bil. Fak. Dergisi*, Cilt VI, Sayı 2,

Özyüksel, Murat, "Bir Nüfuz Mücadelesi Aracı Olarak Suriye Demiryolları", *Toplum ve Ekonomi*, No. 10, (Temmuz 1997).

Özyüksel, Murat, *Hicaz Demiryolu*, İstanbul, 2000.

Özyüksel, Murat, "Rail and Rule, Railway Building and Railway Politics in the Ottoman Empire" *Comparing Empires, Encounters and Transfers in the Long Nineteenth Century*, ed. J. Leonhard, U. von Hirschhausen, Göttingen, 2011.

Pamuk, Şevket, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Yabancı Sermaye: Sektörlere ve Sermayeyi İhraç Eden Ülkelere Göre Dağılımı (1854-1914)", *ODTÜ Gelişme Dergisi* 1978 Özel Sayısı.

Pamuk, Şevket, "Kapitalist Dünya Ekonomisi ve Osmanlı Dış Ticaretinde Uzun Dönemli Dalgalanmalar", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 1979-1980 Özel Sayısı, s. 184-188.

Pamuk, Şevket, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913)*, Ankara, 1984.

Pamuk, Şevket, "Osmanlı Tarımında Üretim İlişkileri 1840-1913", *Toplum ve Bilim*, Sayı 17, (Bahar 1982),

Parker, Alwyn, "The Bagdad Railway Negotiation", *Quarterly Review*, No 453, (Ekim 1917).

Pastırmacıyan, K., *Anadolu-i Şarki Şimendüfer Meselesi*, Dersaadet, 1328.

Parvus Efendi, *Türkiye'nin Mali Tutsaklığı*, Haz. Muammer Sencer, İstanbul, 1977.

Pears, Edwin, *Forty Years in Constantinople*, New York, 1971.

Pears, Edwin, *Life of Abdul Hamid*, New York, 1917.

Pears, Edwin, "The Turkish Revolution", *Contemporary Review*, (Eylül 1908).

Pears, Edwin, "The Bagdad Railway", *Contemporary Review*, Vol. XCIV, (Kasım, 1908).

"Persia and the Persian Gulf", *The Quarterly Review*, Vol. 195, (Ocak-Nisan).

Petrosyan, Yuriy Aşatoviç, *Sovyet Gözüyle Jöntürkler*, çev. M. Beyhan, A. Hacıhasanoğlu, Ankara, 1974.

Philipp, Hans Jürgen, "Der bedunische Widerstand gegen die Hedschusbahn", *Die Welt des Islams*, Cilt XXV, (1985).

Pick, Walter, "Der deutsche Pionier Heinrich August Meissner Pascha und seine Eisenbahnbauten im nahen Osten 1901 - 1917", *Jahrbuch des Instituts für Deutsche Geschichte*, 4. Band, 1975.

Pick, Walter Pinhas, "Meissner Pasha and the construction of railways in Palestine and neighboring countries", *Ottoman Palestine* 1800-1914, ed. Gad G. Gilbar, Leiden, 1990.

Pirath, Wilh., "Die Eisenbahnen der asiatischen Türkei und ihre Bedeutung in dem gegenwaertigen Kriege", *Verkehrstechnische Woche und Eisenbahntechnische Zeitschrift*, Nr. 34, (25.5. 1915).

Pirath, Karl, "Die Eisenbahnen der Asiatischen Türkei", *Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen*, Nr. 36, 9.5.1914

Pohl, Manfred, *Von Stambul nach Bagdad, Die Geschichte einer berühmten Eisenbahn*, Münih, Zürih, 1999.

Polkehn Klaus, "Wilhelm II. İn Konstantinopel. Der Politische Startschuss zum Bau Der Bagdadbahn", *Des Kaisers Reise in den Orient 1898* içinde, ed. Klaus Jaschinski ve Julius Waldschmidt, Berlin, 2002.

Pomiankowski, Joseph, *Der Zusammenbruch des Ottomanischen Reiches, Erinnerungen an die Türkei aus der Zeit des Weltkrieges*, Viyana, 1928.

Pönicke, Herbert, *Die Hedschas- und Bagdadbahn erbaut von Heinrich August Meissner-Pascha*, Düsseldorf, 1958.

Pressel, Wilhelm von, *Les Chemins de fer en Turquie d'Asie*, Zürih, 1902.

Prince Lichnowsky, *Heading for the Abyss, Reminiscences*, New York, 1928.

Prince Lichnowsky, *My Mission to London 1912-1914*, New York.

Prothero, G. W., *German Opinion and German Policy before the War*, Londra, 1916

Pröhl, Karl, *Die Bedeutung Preussischer Politik in den Phasen der orientalischen Frage*, Frankfurt am Main-Bern-NewYork, 1986.

Quataert, Donald, "Limited Revolution: The Impact of the Anatolian Railway on Turkish Transportation and the Provisioning of Istanbul, 1890-1908", *The Business History Review*, Vol. 51, No. 2 (Yaz 1977).

Quataert, Donald, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, çev. Sabri Tekay, Ankara, 1987.

Quataert, Donald, *Social Disintegration and Popular Resistance in the Ottoman Empire, 1881-1908: Reactions to European Economic Penetration*, New York ve Londra, 1983.

Raab, Alfons, *Die Politik Deutschlands im Nahem Orient von 1878-1908*, Viyana, 1936.

"Railway Enterprise in Asia Minor", *Times*, 19.5.1884.

"Railways in Asia Minor", *The Economist*, 24.3.1900.

"Railway Enterprise in Asiatic Turkey", *Times*, 9 Nisan 1903, s. 6.

Ramsaur, E. E., *Jön Türkler ve 1908 İhtilâli*, çev. Nuran Yavuz, İstanbul, 1982.

Rathmann, Lothar, *Berlin-Bağdat, Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*, haz. Ragıp Zarakolu, İstanbul, 1982.

Rathmann, Lothar, *Strossrichtung Nahost 1914-1918, Zur Expansionspolitik des deutschen Imperialismus im ersten Weltkrieg*, Berlin, 1963.

Rathmann, Lothar, "Zur Legende vom antikolonialen Charakter der Bagdadbahnpolitik in der wilhelmischen Aera des deutschen Monopolkapitalismus", *Zeitschrift für Geschishtswissenschaft*, Sonderheft IX, (1961).

Reibel, Willy, *Die Gründung auslaendischer Eisenbahnunternehmungen durch deutsche Banken*, Düsseldorf, 1934.

Richter, Jan Btefan, *Die Orientreise Kaiser Wilhelms II 1898, Eine Studie zur deutschen Aussenpolitik an der Wende zum 20. Jahrhundert*, Hamburg, Verlag Dr. Covac, 1996.

"Riddle of the Gulf, A Timely Question for Lord Curzon, What is Kuveyt?", *The Daily Graphic*, 22 Mart 1911.

Rilke, Anna Grosser, *Avrupa Saraylarından Yıldız'a İstanbul'da Bir Hoş Seda*, çev. D. Banuoğlu, İstanbul, 2009.

Rohde, Hans, "Das Deutschtum in Syrian und Palaestina", *Kriegshefte der Süddeutschen Monatshefte April 1915 bis September 1915*, Münih.

Rohde, Hans, *Der Kampf um Orient und Islam*, Berlin und Leipzig, 1924

Rohrbach, Paul, *Der deutsche Gedanke in der Welt*, Leipzig, 1912.

Rohrbach, Paul, *Die Bagdadbahn*, Berlin, 1911.

Rohrbach, Paul, *Hatt-ı Saltanat Bağdat Demiryolu*, İstanbul, 1333.

Rohrbach, Paul, *Der deutsche Krieg und die deutsche Politik*, Dresden, 1914

Rohrbach, Paul, *Germany's Isolation*, Chicago, 1915.

Rohrbach, Paul, *Balkan Türkei Eine Schicksalszone Europas*, Braunschweig, 1940.

Rohrbach, Paul, "Bagdadbahn and Mekkabahn", *Übersee*, Nr. 4, 26.1.1908.

Rohrbach, Paul, "Deutschlands Weltstellung unter Wilhelm II", *Die Hilfe*, Nr. 25, (19 Haziran 1913)

Rohrbach, Paul, "Kritisches zur deutschen Kolonialpolitik", *Die Hilfe*, Nr. 40, (2 Ekim 1913) ve Nr. 41, (9 Ekim 1913).

Rohrbach, Paul, *Politische Weltkunde for den Deutschen*, Potsdam, (tarihsiz).

Ronaldshay, Earle of, *The Life of Lord Curzon*, Londra, 1928.

Rose, J. Holland, *The Origins of the War, 1871-1914*, New York ve Londra, 1915.

Rosen, Friedrich, *Aus einem diplomatischen Wanderleben*, Berlin, 1931.

Ross, Ludwig, *Keinasien und Deutschland, Reiseberichte und Aufsaetze mit Bezugnahme auf die Möglichkeiten deutscher Niederlassungen'in Kleinasien*, Halle, 1850.

Rothstein, Th., "Der Streit um die Bagdadbahn", *Die Neue Zeit*, Cilt II, (1912-1913).

"Russian Exactions From Turkey", *Daily News*, 18 Nisan 1900.

Saad, "Die Mekkabahn und die Stadt Hayfa am Karmelgebirge", *Petermanns Mitteilungen*, No. 51, 1905.

Sachar, Howard M., *The Emergence of the Middle East 1914-1924*, New York, 1969.

Sanders, Liman von, *Türkiye'de Beş Yıl*, çev. M. Ş. Yazman, İstanbul, 1968.

Sarolea, Charles, *The Anglo - German Problem*, Paris, 1913.

Sazanov, Serge, *Fateful Years 1909-1916*, New York, 1927.

Schacht, Hjalmar, "Neutürkische Wirtschaftspolitik", *Die Hilfe*, Nr. 42, (16 Ekim 1913).

Schaefer, Carl Anton, *Die Entwicklung der Bagdadbahnpolitik*, Weimar, 1916.

Schaefer, Carl Anton, *Ziele und Wege für die jungtürkische Wirtschaftspolitik*, Karlsruhe, 1913.

Schaefer, Carl Anton, *Deutsch-türkische Freundschaft*, Berlin, 1914.

Schlagintweit, Max, *Reise in Kleinasien*, Münih, 1898.

Schlagintweit, Max, *Deutsche Kolonisation in Kleinasien*, Münih, 1899.

Schlagintweit, Max, *Verkehrswege und Verkehrsprojekte in Vorderasien*, Berlin, 1906.

Schmidt, Hermann, *Das Eisenbahnwesen in der asiatischen Türkei*, Berlin, 1914.

Schneider, Sigmund, *Die deutsche Bagdadbahn und die projectierte Überbrückung des Bosporus in ihrer Bedeutung für Weltwirtschaft und Weltverkehr*, Viyana ve Leipzig, 1900.

Schweer, Walter, "Navy Oil Fuel. Agreement with the Anglo Persian Oil Company, Limited", *Die türkisch- persischen Erdölvorkommen*, Hamburg, I. Friederichsen & Co, 1919.

Schoen, Freiherr von, *The Memoirs of an Ambassador, A Contributionto the political History of modern Times*, Londra: George Allen and Unwin Ltd., 1922.

Schorr, Alan Edward, *Britain, Germany, and the Bagdad Railway, with Special Reference to the Crisis of April 1903*, Hunter College of the City University of New York, 1966, Yayınlanmamış Master Tezi.

Schöllgen, Gregor, *Imperialismus and Gleichgewicht; Deutschland, England und die orientalische Frage 1871-1914*, Münih, 1984.

Schöllgen, Gregor, "Dann müssen wir uns aber Mesopotamien sichern", *Saeculum*, Band 32, 1981, Heft 2.

Schöllgen, Gregor, "Instrument deutscher Weltmachtpolitik, Die Bagdadbahn im Zeitalter des Imperialismus", *Bagdad-und Hedjazbahn, Deutsche Eisenbahngeschichte im Vorderen Orient*, ed. Jürgen Franzke, Nürnberg, 2003.

Schöllgen, Gregor, "Deutsche Aussenpolitik im Zeitalter des Imperialismus: ein Teufelskreis?", *Flucht in den Krieg*, ed. G. Schöllgen, Darmstadt, 1991.

Seidenzahl, Fritz, *Hundert Jahre Deutsche Bank 1870-1970*, Frankfurt, 1970.

Sencer, Oya, *Türkiye'de İşçi Sınıfı*, İstanbul, 1969.

Shukla, Ram Lakhan, *Brttain, India and the Turkish Empire 1853-1882*, New Delhi-Ahmedabad-Bombay, 1973.

Sievers, Immo, *Der europaeische Einfluss auf die türkischen Bahnbauten bis 1914*, Bamberg, 1991.

Simon, Kurt, "Deutschlands Heer und Flotte unter Kaiser Wilhelm II" *Die Hilfe*, Nr. 26 ve 27, (26 Haziran 1913) ve (3 Temmuz 1913).

Smith, Ann Elizabeth, *European Imperialism and the Bagdad Railway*, Yayınlanmamış Master Tezi, St. John's University, 1958.

Smith, Russell Yates, *James Wood Colt and the Chester Project, 1908-1914*, (Yayınlanmamış Master Tezi), The Ohio State University, 1967

Somerwil-Ayrton, S.K., *The Train that disappeared into History*, Uitgeverij Aspekt, 2007.

Sölch, Werner, *Expresszüge im Vorderen Orient, Ein Jahrhundert Eisenbahnen unter dem Halbmond*, Düsseldorf, 1989.

Spender, J. A. ve Asquith Cyril, *Life of Herbert Henry Asquith, Lord Oxford and Asquith*, Londra, 1932

Sprenger, Aloys, *Babylonien das reichste Kolonisationsfeld für die Gegenwart*, Heidelberg.

Staab, Rud, *Die Unternaemertaetigkeit Deutscher Bankem in Auslande*, Lörrach (Baden), 1912.

Staley, Eugene, *War and the Private Investor*, New York, 1935.

Stephenson, Macdonald, *Railways in Turkey*, Londra, 1859.

Stolper, Gustav, *Deutsche Wirtschaft 1870-1940*, Stuttgart, 1950.

Stratton, Morton Brown, *British Comminications in the Middle East, 1885-1939*, Philadelphia, 1943.

Straus, Oscar S., *Under Four Administrations, From Cleveland to Taft*, Boston ve New York, 1922.

Stuhlmann, Franz, *Der Kampf um Arabien zwischen der Türkei und England*, Hamburg Braunschweig Berlin, 1916.

"The Sultan's First Railway Journey", *The Times*, 27.8.1867.

Sutherland'ın editöre mektubu, *Times*, 22 Nisan 1903, s. 7.

Sweet, D. W., "Great Britain and Germany, 1905-1911, *British Foreign Policy under Sir Edward Grey*, ed. F. H. Hinsley, Cambridge, Londra, New York, Melbourne, 1977.

"Şark Şimendüferleri Müstahdeminin Terk-i Eşgali", *İkdam*, 1 Eylül 1324.

Tahsin Paşa, *Sultan Abdülhamit, Tahsin Paşa'nın Yıldız Hatıraları*, İstanbul, 1990.

Taylor, James, *The Diplomacy of the Bagdad Railway, 1888-1903*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, The University of Texas, 1936.

Tekeli, İlhan, "İttihat ve Terakki Döneminde Dış Dünya ve Uygulanan Dış Politika", *Toplum ve Bilim*, No. 28, (Kış 1985).

Tekeli, İlhan, "İttihat ve Terakki Döneminde Dış Dünya ve Uygulanan Dış Politika", *Cumhuriyetin Harcı, Birinci Kitap: Köktenci Modernitenin Doğuşu*, (İlhan Tekeli-Selim İlkin), İstanbul, 2003.

Tekeli, İlhan-İlkin Selim, "Türkiye'de Ulaştırmanın Gelişimi", *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt 10.

Temperley, Harold, "Britisch Policy towards Parliamentary Rule and Constitutionalism in Turkey (1830-1914), *Chambridge Historical Journal*, Vol. 4, No. 2, 1933.

Tevfik Nadir, *Tehlikenin Büyüğü, Uyanalım*, İstanbul, 1324.

"The Story of the Euphrates Company", The Near East and India, XLI (1935), Charles Issawi, *The Economic History of the Middle East 1800-1914* içinde, Chicago ve Londra, 1966.

Theodor, Gertrud, *Friedrich Naumann oder der Prophet des Profits, Ein biographischer Beitag zur Geschichte des frühen deutschen Imperialismus*, Berlin, 1957.

Thompson, Wallace, "World Oil-War or Entente?", *Asia*, No. 5, Mayıs, 1923.

Times (editoryal yazı), 18 Nisan 1903, s.11.

Times (editoryal yazı), 22 Nisan 1903, s. 9.

Timur, Taner, "1838'de Türkiye, İngiltere Rusya", *Yapıt*, Sayı 10, (Nisan-Mayıs 1985), s. 4-26.

"To the Editor of the Times", *The Times*, 15 Mart 1914.

Toprak, Zafer, "İlan-ı Hürriyet ve Anadolu Osmanlı Demiryolu Memurin ve Müstahdemini Cemiyet-I Uhuvvetkaranesi", *Tarih ve Toplum*, sayı 57, (Eylül 1988).

Toprak, Zafer, "1909 Tatil-i Eşgal Kanunu Üzerine", *Toplum ve Bilim*, sayı 13, (Bahar 1981).

Toprak, Zafer, "Cumhuriyet, Demiryolu ve Laiklik, Bir 'Modernite' Metaforu", *Toplumsal Tarih*, Sayı 168, (Aralık 2007).

Trietsch, Davis, "Deutschland und der Balkankrieg", Nr. 9, *Die Hilfe*, (27 Şubat 1913).

Trask, Roger R., The *United States Response to Turkish Nationalism and Reform 1914-1939*, Minneapolis, 1971.

Trumpener, Ulrich, "Almanya ve Osmanlı İmparator-luğu'nun Sonu", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu ve Büyük Güçler*, ed. Marian Kent, İstanbul, 1999.

Trumpener, Ulrich, "German Officers in the Ottoman Empire, 1880-1918: Some Comments on their Backgrounds, Functions, and Accomplishments", *Germany and the Middle East 1835-1939*, ed. Jehude L. Wallach, Tel-Aviv, 1975.

Trumpener, Ulrich, "Germany and the End of the Ottoman Empire", *The Great Powers and the End of the Ottoman Empire*, ed. M. Kent, Londra, 1984.

Trumpener, Ulrich, *Germany and Ottoman Empire 1914-1918*, Princeton, New Jersey, 1968.

Tunçay, Mete, *Türkiye'de Sol Akımlar (1908-1925)*, 3. Basım, Ankara, 1978.

"Turkish Proposols to England", *The Daily Telegraph*, 4 Nisan 1911.

"Turkish Railways and British Trade", *The Economist*, 18.3.1899.

"Die türkischen Eisenbahnen im Kriege", *Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen*, Nr.12, (11.2.1914) ve Nr. 23, (21.3.1914)

Uhlig, Paul, *Deutsche Arbert in Kleinasien von 1888 bis 1918*, Grafswald, 1925.

Uluğbay, Hikmet, *İmparatorluktan Cumhuriyete Petropolitik*, Ankara, 1995.

Ulutan, Burhan, *Bankacılığın Tekâmülü*, Ankara, 1957.

"U.S. Firms on Rights in Near East Peace", *The Washington Post*, 24 Nisan, 1923.

Ülman, Halûk, *Birinci Dünya Savaşına Giden Yol*, Ankara, 1973.

Ülman, Halûk, *1860 - 1861 Suriye Buhranı, Osmanlı Diplomasisinden Bir Örnek Olay*, Ankara, 1966.

Vambery, A., "The Future of Constitutional Turkey", *The Nineteenth Century*, Vol. LXV (Ocak-Haziran, 1909)

Vambery, A., "Personal Recollections of Abdul Hamid II and His Court" *The Nineteenth Century*, Vol. LXV (Ocak-Haziran, 1909).

Varlık, Bülent, *19. Yüzyılda Emperyalizmin Batı Anadolu'da Yayılması*, Ankara, 1976

Vates, "The Policy of the German Emporer", *The Forthnightly Review*, Vol LXXIII New Series (Ocak-Haziran, 1903)

Velay, A. du, *Türkiye Maliye Tarihi*, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Neşriyatı, No: 178-1978.

"Von den Eisenbahnen im Osmanischen Reiche", *Die Islamische Welt*, Nr 1, (Kasım 1916)

Wagner, Rudolf, "Deutschland und die neue Weltstrasse nach Ostindian", *Alldeutscher Blaetter*, 30.3.1901.

Wallach, Jehuda L., *Anatomie Einer Militaerhilfe*, Düsseldorf, 1976.

Wallach, Jehuda L., "Bismarck and the 'Eastern Question' – A Re-Assessment", *Germany and the Middle East 1835-1939*, ed. Jehude L. Wallach, Tel-Aviv, 1975.

Warren, Edward de; "European Interests in Railways in the Valley of the Euphrates", Londra, 1857, Charles Issawi, *The Economic History of the Middle East 1800-1914* içinde, Chicago ve Londra, 1966.

Waugh, Telford, *Turkey Yesterday, Today an Tomorrow*, Londra, 1930.

Weitz, Eric D., "Germany and the Young Turks", *A Question of Genocide*, ed. R. G. Suny, F. M. Göçek, N. M. Naimark, Oxford University Press, 2011.

Westermann, William Linn, "Who are the Turks", *Asia*, No. 12, (Aralık 1922).

Whigham, H. J., *The Persian Problem, An Examination of the Rival Positions of Russia and Great Britain in Persia with some Account of the Persian Gulf and the Bagdad Railway*, Londra, 1903.

"Why Help the Bagdad Railway", *Times of India*, 1 Mayıs 1911.

Willoughby, Verner, "A Fool's Paradise, Great Britain's Position in the Mediterranean", *Fortnightly Review*, Vol LXIX New Series, (Ocak-Haziran 1901),

Wiedemann, Max, *Bagdad und Teheran, Politische Betrachtungen und Berichte*, Berlin, 1911.

Wiedenfeld, Kurt, *Die deutsch-türkishen Wirtschaftsbeziehungen und ihre Entwicklungsmöglichkeiten*, Münih ve Leipzig, 1915.

Wiener Politische Correspondenz, 25 Mayıs 1900.

Willcocks, William, "Mesopotamia: Past, Present, and Future", *Geographical Journal*, XXXV (1910).

Wilson, Arnold T., *The Suez Canal, Its Past, Present, and Future*, Londra-New York-Toronto, 1939.

Wilson, Arnold T., *The Persian Gulf*, Londra, 1954.

Winterstetten, K. von, *Berlin-Bagdad, Neue Ziele mitteleuropaeischer Politik*, Münih, 1913.

Wirth, Eugen, "Die Rolle tscherkessischer Wehrbauern bei der Wiederbesiedlung von Steppe und Ödland im Osmanischen Reich," *Bustan*, Heft 1, (1963).

Wolf, John B., *The diplomatic History of the Bagdad Railroad*, The University of Minnesota, 1933.

Woodhouse, Henry, "Anglo-French Discord in Turkey", *Current History*, (Ocak 1922).

Woodhouse, Henry, "American Oil Claims in Turkey", *Current History*, (Mart 1922).

Woodhouse, Henry, "The Anglo-French Conflict over Turkey", *Current History*, (Nisan 1922).

Woodhouse Henry, "The Chester Concession as an Aid to New York", *Current History*, (Haziran 1923).

Woods, H. Charles, "The Bagdad Railway and its Tributaries", *The Geographical Journal*, Vol. 50, No. 1, (Temmuz 1917).

Woods, H. Charles, "The Bagdad Railway", *The North American Review*, V. 208, (Temmuz-Aralık 1918)

Yalman, Ahmed Emin, *Turkey in the World War*, New Haven, 1930.

Yeniay, İ. Hakkı, *Yeni Osmanlı Borçları Tarihi*, İstanbul, 1964.

Yılmaz Ömer Faruk, *Boğaziçi'ne Tüp Geçit, Sultan İkinci Abdülhamid Han'ın Tüp Geçit (Tünel-i Bahri) Projeleri*, İstanbul, 2010.

Yılmaz, Ömer Faruk, *Osmanlı'nın Konya Ovası Sulama Projesi*, İstanbul, 2010.

Yirminci Kolordu'nun 451 nolu, 23 Mart 1336 (1920) tarihli emri. Müdüriyet-i Umumiye İstatistik Şubesi, *Anadolu-Bağdat Demiryolu'nun 1920-1925 Seneleri Zarfında Geçirdiği Safhaat ile Vaziyet ve İşletme Netayici*, İstanbul, 1927.

Yusuf Hüseyin, *T.B.M.M. Aza-i Muhteremesine Açık Mektup, Şarki Anadolu Demiryolları Cephesinde Amerikalılar*, İstanbul, 1339.

Zahm, J. A., *From Berlin to Bagdad and Babylon*, New York, Londra 1922.

Zander, Kurt, "Das Eisenbahnwessen der Türkei, mit besonderer Berücksichtigung der wirts-

chaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten der Bagdadbahn", *Das Türkische Reich*, Berlin, 1918.

Zander, Kurt, "Einwirkungen der kleinasiatischen Eisenbahnen auf die Hebung des Grundbesitzes" *AfEW*, Berlin, 1894.

Zander, Kurt, "Die wirtschaftliche Bedeutung de türkischen Eisenbahnnetzes", *Der Nahe Osten*, No.2, (1942).

Zwehl, "Colmar Freiherr v. d. Goltz", *Deutsche Rundschau*, Band CLVI, Temmuz, Ağustos, Eylül, 1913

İlgili Nüshaları Taranmış Gazeteler

Asien, Berliner Lokal Anzeiger, Berliner Tageblatt, Christian Science Monitor, The Daily Graphic, Daily News, The Daily Telegraph, The Economist, The Evening Star, Financial News, Frankfurter Zeitung, İkdam, Kölnische Zeitung, Manchester Guardian, The Morning Post, Münchner Neueste Nachrichten, Neue Freie Press, News Of The World, New York Times, Tanin, The Times, Times of India, Sabah, The Washington Post, Weekly Dispatch, Wiener Politische Correspondenz.

DİZİN

1827 Navarin Olayı 29
1860 Suriye Bunalımı 179, 188
1870-71 Fransa Savaşı 30, 45
1878 Berlin Kongresi 10, 30
1890 Ticaret Muadehesi 168
1895-96 Ermeni Olayları 352
1897 Yunan Savaşı 485
1903 Bağdat Demiryolu Sözleşmesi 86, 321, 357, 443, 487
1904-1905 Rus-Japon Savaşı 243
1905 Devrimi 243
1908 grev dalgası 295

Abbas Paşa (Mısır valisi) 7
Abdurrahman Paşa (Adliye Nazırı) 177, 178
Abdülaziz 10, 12, 14, 47, 53
Abdülhamit xvi , 12, 22, 23, 30, 35, 38-41, 45, 46, 57, 69, 70, 81, 83, 97, 98, 101, 107, 113, 116, 118, 122, 131, 140, 142, 145-147, 151, 154, 155, 157, 164, 165, 168, 170, 177-181, 184, 185-187, 191, 207, 225, 243, 246, 251, 265, 277, 278, 280, 282, 289, 292, 312, 315, 319, 341, 342, 360, 397, 468, 485, 487
About, Edmond 60
Adana xiv, 16, 126, 139, 169, 190, 199, 210, 213, 267, 268, 269, 310, 343, 396, 439
Adana-Mersin demiryolu 22, 198, 221, 241, 281, 473
Adil Bey 299
Aehrenthal (Avusturya Büyükelçisi) 284, 326
Africa and Eastern Concessions Limited 447
Afrika 93, 142, 180, 248, 268, 484
Agadir 421, 429
Agop Paşa 107
Ahrar Fırkası 314
Akabe 180, 185
Akdeniz 5, 6, 14, 18, 25, 42, 130, 137, 165, 180, 198, 230, 292, 320, 322, 326, 341, 343, 344, 352, 373, 385, 391
Alaşehir 9, 82, 91
Aleksandr II 99
Aleksandr III 99
Ali Kemal 284
Alldeutscher Verband (Pancermen Birliği) xv, 152, 154, 161, 484
Alman Askeri Heyeti 29, 30, 45-49
Alman Bağdat Demiryolu (kitap) 74
Alman Çeşmesi 113-115
Alman-Bağdat Demiryolu 273, 277, 284
Alsace ve Lorraine 30, 32
Amanos Dağları 198, 210, 211, 269, 310, 397, 455, 456, 460
Amerika Birleşik Devletleri (ABD) xii, 349, 350, 355, 375, 423, 450, 467, 468, 471, 472, 487
Amerikan İç Savaşı 10
Amerikan Ticaret Odası 468
Amerikan Yollar İdaresi 475
Anadolu Demiryolu Kumpanyası/Şirketi 57, 78, 79, 88, 98, 135, 146, 197, 266, 330
Anatolische Baumwoll Dampfpresse Gesellschaft 268
Andrews, Williams 7, 22, 23
Anglo-Persian Oil Company (APOC) 443, 451,
Ankara Antlaşması 463, 465, 466
Ankara-Kayseri Demiryolu 86, 97

Ankara-Kayseri-Sivas-Erzurum Demiryolu 474
Antakya-Diyarbakır Hattı 97
Antep 16, 198
Arabistan 15, 180, 184, 185, 189, 246, 271
Arhangelos, Gavriel 294, 295, 297, 299, 302, 303
Arjantin xii 423
Arthur, Hirtzel 399, 403, 412
Asım Bey (Hariciye Nazırı) 389, 396, 398, 400, 410, 412
Asya Osmanlı Demiryolları 15
âşâr vergisi 7, 54, 68, 87, 109, 120, 127, 190, 191, 207, 267
Aşiret Mektebi 183, 184, 189
Augsburg-Nürnberger Fabrik 265
Augusta 35
Auler Paşa 188
Avustralya 225, 248, 443
Avusturya xiv, 13, 19, 29-31, 36, 38, 40, 47, 99, 152, 182, 189, 222, 224, 273, 284, 307, 310, 320, 326, 341, 359, 370, 423
Avusturya-Macaristan İmparatorluğu 30, 31, 36, 140
Ayastefanos Antlaşması 38
Aydemir, Şevket Süreyya 474
Aydın 8
Aydın Demiryolu 218, 219, 224, 295, 422, 433,
Aziziye 74

Babıâli 6-8, 19, 22, 25, 53, 55, 56, 58, 68, 69, 78-81, 100, 101, 108, 136, 137, 140, 146, 151, 159, 169, 177, 190, 213, 230, 269, 278-280, 289, 294, 307, 322, 328, 358, 359, 388, 392, 394, 400, 403, 405, 413, 419, 421, 432, 448, 475
Bağdat Demiryolu Sözleşmesi xvi, 86, 139, 199, 200, 220, 223, 229, 235, 289, 292, 356, 357, 443
Bağdat Demiryolu Şirketi 73, 137, 169, 197, 198, 201, 207, 230, 241, 268, 269, 309, 330, 335, 340, 343, 358, 385, 391, 400, 402, 403, 407, 409, 431, 432, 433, 436
Bağdat-Hanikin Hattı 375, 376
Bağdat-Hanikin-Tahran Hattı 384
Bağdat-Kazımiye Hattı 14
Bağdat-Körfez Hattı 385, 387
Bahreyn Adaları 390, 393, 395, 399, 400, 405
Balfour 217-227, 230, 245, 247, 375, 376, 481, 482
Balkan Savaşları 401, 402, 412, 418
Balkanlar 30, 31, 40, 182, 202, 204, 308, 370
Ballin, Albert 429, 435, 440
Balta Limanı Ticaret Anlaşması 8
Banque de France 419, 420
Banse, Ewald 152
Barclay 270, 272
Baring Brothers Şirketi 217, 236
Bartisol 139, 191
Basra xiv, 5, 6, 9, 14, 18, 22, 97, 107, 109, 121, 137, 139, 146, 156, 157, 171, 173, 180, 187, 190, 198, 200, 210, 218, 220, 221, 225, 226, 229, 230, 239, 242, 243, 246, 248, 250, 254, 255, 258, 270, 271, 273, 284, 292, 320-322, 325, 330, 334, 341, 343, 363, 373, 374, 377, 383-385, 388, 389, 391, 393-396, 400, 401, 406, 409, 431, 437, 438, 461
Batı Anadolu 9, 10,
Baykal, Bekir Sıtkı 121-122
Belçika xii, 13, 60, 68, 69, 84, 105, 143, 168, 314, 436
Benckendorff 250, 253, 372, 378
Bender Abbas 140
Berger, Leon 21, 146
Berlin Antlaşması 10, 19, 38, 42, 157
Berlin Disconto Gesellshaft 139
Berlin Kongresi 19, 30, 40,
Berliner Tageblatt 73, 84, 140, 411
Bertie, Francis 249, 253, 256, 260, 261, 378
Beyrut 44, 113, 179, 198, 251, 343,
Beyrut Demiryolu 295
Beyrut Limanı 179, 182
Beyrut-Şam-Halep Demiryolu 82
Beyrut-Şam-Müzeyrib Hattı 456
Beyşehir Gölü 265, 267, 433
Bieberstein, Marshall von 36, 101, 105-107, 109, 110, 117, 125, 131, 158, 160, 164, 181, 259, 307, 358, 359, 430, 480
Birecik 5, 18, 190, 198
Birinci Üç İmparatorlar Birliği 30
Bismarck 22, 29-37, 40, 42, 45, 55, 129, 423, 487
Black 180
Block, Adam 245, 283, 447
Board of Trade (Ticaret ve Sanayi Dairesi) 242
Bode, Heinz Friedrich 66, 260, 261, 326, 440

Boer Savaşı 156, 162, 481
Boğazlar Komisyonu 463
Borsig 455
Boston Ticaret Odası 352
Bowles, Gibson 218, 219, 221, 227, 230, 236, 433
Börsen-Courier 220, 227
Brezilya xii, 423
Bristol Otel 120
Britanya bkz. İngiltere
British D'arcy 356, 357
British India Steamship Navigation Company 407
Brüksel 161
Buchanan 372
Bulgaristan 10, 13, 36, 62, 76, 294, 307, 308, 410, 423, 479
Bunz, Charles 21
Bursa 16, 18, 44, 69, 91, 143, 473
Buxton, Noel 384
Bülow, von 15, 92, 109, 110, 120, 121,122, 138, 153, 154, 158, 162, 168, 173, 174, 177, 178, 188, 189, 192, 204, 227, 237, 243, 251, 252, 256, 257, 261, 272, 325
Büyük Okyanus 34

Caillard, Vincent 21, 25, 57, 59
Calais 6, 232
Cambon, Paul 80, 118, 119, 158, 250, 253
Caprivi 34, 63, 67, 78, 82, 84, 85
Cassel, Ernest 217, 236, 323, 328-332, 337, 340, 369, 370, 429, 447, 471

Cavit Bey (Maliye Nazırı) 139, 142, 144, 155, 197, 289-292, 309, 328, 339-342, 393, 396, 418, 419, 483, 486
Cazalet-Tancrad 22
Cemal Paşa 189, 313, 456
Central Comittee of the Hedjaz Railway Fund 181
Cevat Bey 336, 385, 389, 390, 392, 398, 400, 409, 410, 429, 439
Cezayir 29
Chamberlain 156, 226
Chapman 372, 378, 440
Charles A. Moore Şirketi 352
Cheradame, A. 193, 223, 236, 343, 391
Chesney, Francis 5-7, 10, 11, 23
Chester, Colby M. 353, 476
Chiroll 390, 391, 410
Churchill 243, 447, 451
Cidde 182, 188
Cleinow, Georg 344, 345
Clemenceau 465
Coch, C. Th. 53
Collas 24-26
Cologne Gazette 24
Committee of Imperial Defence (İmparatorluk Savunma Komitesi) 242
Company for The Construction of Railways in Turkey (CCRT) 310
Constans 135, 136, 171
Consul de France 420
Contemporary Review 228, 237, 285
Correspondance Politique 159
Cotard, Charles 69, 84, 97, 108, 139
Crawford (gümrükçü) 280
Crowe, Eyre 332, 436
Curzon (Lord) 226, 237, 385, 410, 465

Çanakkale Boğazı 48, 457
Çarlık Rusyası 467
Çetinkaya-Malatya-Diyarbakır-Kurtalan Hattı 474
Çiftlikat-ı Hümayun 151
Çobanbey-Nusaybin Hattı 465
Çrikov (Büyükelçi) 369
Çukurova 151, 198, 267, 268, 439, 463

Daily Cronicle 118, 225
Daily Graphic 386, 390, 410
Daily News 160, 163, 225
Daily Telegraph 225, 226, 228, 237, 389, 396, 410, 411
Damat Mahmut Paşa 139, 140, 143, 154, 155, 161
Danimarka xiv, 423
D'Arcy, William Knox 443
Darlington Maden Ocağı xii
Darlington-Stockton hattı xii
Darulfünun 155
Dawkins, Clinton E. 173, 217, 228, 237, 323
Delcasse 171, 172, 174, 185, 232

demiryolları
Demiryolları, ayrıca bkz. demiryolları/hatlar
Adana-Mersin Demiryolu 22, 198, 221, 241, 281, 473
Alman-Bağdat Demiryolu 273, 277, 284
Ankara-Kayseri Demiryolu 86, 97
Ankara-Kayseri-Sivas-Erzurum Demiryolu 474
Aydın Demiryolu 218, 219, 224, 295, 422, 433,
Beyrut Demiryolu 295
Beyrut-Şam-Halep Demiryolu 82
Hayfa-Şam-Demiryolu 180
İskenderiye-Kahire Demiryolu 7
İzmir-Ankara Demiryolu 53, 58
İzmir-Aydın Demiryolu 8, 9, 80, 84, 99, 230, 433, 451
İzmir-Kasaba Demiryolu 79, 84, 101, 108, 135, 191, 221, 231, 418, 473
İzmit-Ankara Demiryolu 20, 54, 56-59, 86, 141, 270, 397, 481
Köstence-Boğazköy/Çernavoda Demiryolu 10
Mersin-Adana Demiryolu 22, 169, 241, 281
Osmanlı Demiryolları 7, 8, 11, 12, 15, 18, 53, 62, 83, 146, 384, 397, 450
Şam-Hama Demiryolu 21, 231
hatlar, ayrıca bkz. demiryolları/Demiryolları
Antakya-Diyarbakır Hattı 97
Bağdat-Hanikin Hattı 375, 376
Bağdat-Hanikin-Tahran Hattı 384
Bağdat-Kazımiye Hattı 14
Bağdat-Körfez Hattı 385, 387
Beyrut-Şam-Müzeyrib Hattı 456
Çetinkaya-Malatya-Diyarbakır-Kurtalan Hattı 474
Çobanbey-Nusaybin Hattı 465
Edirne-Dedeağaç Hattı 14, 91
Ereğli Hattı xvi, 309
Eskişehir-Konya Hattı xvi, 83, 86, 89, 91, 97, 126, 191, 292, 481
Haydarpaşa-Ankara Hattı xvi, 21, 53-67, 99
Haydarpaşa-İzmit Hattı 25, 55-58
Irmak-Zonguldak Hattı 474
İstanbul-Edirne-Filibe-Bellova Hattı 60
İstanbul-Filibe Hattı 13
Konya-Bulgurlu Hattı 235
Malatya-Elazığ Hattı 474
Niş-Pirot Hattı 58
Samarra-Musul-Tel Ebyaz Hattı 455
Samsun-Kalın Hattı 474
Şam-Muzeyrib Hattı 179, 180, 185, 186, 456
Varna-Rusçuk Hattı 10
sözleşmeler
1903 Bağdat Demiryolu Sözleşmesi 86, 321, 357, 443, 487
Bağdat Demiryolu Sözleşmesi xvi, 86, 139, 199, 200, 220, 223, 229, 235, 289, 292, 356, 357, 443
şirketler
Anadolu Demiryolu Kumpanyası/Şirketi 57, 78, 79, 88, 98, 135, 146, 197, 266, 330
Asya Osmanlı Demiryolları 15
Bağdat Demiryolu Şirketi 73, 137, 169, 197, 198, 201, 207, 230, 241, 268, 269, 309, 330, 335, 340, 343, 358, 385, 391, 400, 402, 403, 407, 409, 431, 432, 433, 436
Central Comittee of the Hedjaz Railway Fund 181
Company for The Construction of Railways in Turkey (CCRT) 310
Eskişehir-Konya Demiryolu İnşaat Şirketi 86
Euphrates Valley Railway Company 6
Gesellschaft für den Bau der Anatolischen Bahnen (Anadolu Demiryolları İnşa Şirketi) 59
Hicaz Demiryolu İdaresi 186
Imperial Ottoman Bagdad Railway Company [Société Impériale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad] 197
İzmir'den Aydın'a Osmanlı Demiryolu Şirketi (The Ottoman Railway from Smyrna to Aidin) 8
İzmir-Kasaba Demiryolu Kumpanyası 136, 137
Konya-Ereğli Bulgurlu Demiryolu İnşaat Şirketi 207, 455

Selanik-Manastır Demiryolu Kumpanyası 21
Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie (Anatolische Eisenbahngesellschaft-Anadolu Demiryolu Şirketi) 58
Şark Demiryolları 15, 301
Tarsus, Toros ve Adana Demiryolu Kumpanyası 22
Der Osmanische Lloyd 284
Der Reichsbote 117
Deschanel 232, 233
Deutsche Bank xv, 20, 25, 45, 55, 57, 63, 71, 80, 98, 99, 100, 120, 126, 136, 148, 151, 153, 165, 166, 168, 169, 171, 173, 177, 191, 198, 203, 210, 211, 213, 217, 221, 223, 224, 231, 235, 249, 265, 290, 298, 328, 340, 356, 359, 407, 418, 420, 447, 455, 468, 485, 488
Deutsche Kolonial Gesellschaft 152
Deutsche Levante Linie 45, 203, 267, 455
Deutsche Levantinische Baumwoll Gesellschaft (Alman Levant Pamuk Şirketi) 267, 269
Deutsche Orient Mission 119
Deutscher Handelsverein (Alman Ticaret Şirketi)
Deutsches Vorderasienkomitee 44
Dicle 5, 14, 107, 131, 136, 152, 158, 159, 198, 200, 223, 280, 319, 321, 331, 393, 406-408, 434, 436
Die Grenzboten 344, 345,
Die Post 156
Die Zukunft 105, 147, 148
Dilke, C. 222
Dillon, E. J. 228, 237
Diyarbakır 16, 22, 25, 97, 137, 159, 165, 190, 199, 292, 351, 352, 360, 468, 474
Doğu Afrika 34, 424
Doğu Anadolu 19, 152, 309, 360, 361, 364
Doğu Hindistan Kumpanyası 5
Doğu Petrol Şirketi (East Petrolium Syndicate) 446, 450, 472
Dolmabahçe Limanı 113, 114
Dresden 238, 396, 425
Duparchy, Alexis 69, 97
Dühring, E. von 73
Dünya Savaşı I 25, 42, 48, 122, 392, 398, 450, 455, 471, 485 488
Dünya Savaşı II 463, 474
Dürziler 179, 188
Düyun-ı Umumiye İdaresi/Konseyi 19-22, 49, 54, 56, 59, 62, 85, 141, 146, 190, 191, 231, 245, 269, 283, 421, 447, 463

E. C. Converse and Company 352
Earle, Edward Mead 192, 203, 237, 373, 379, 420, 425, 439, 451
East India Company, bkz Doğu Hindistan Kumpanyası
Eckardstein, von F. 159, 162, 174
Eclair 222
Edirne 13, 44, 60,
Edirne-Dedeağaç Hattı 14, 91
Edward VII 278, 313, 336, 371
Eğridir Gölü 433
Einem, von 255
El Helif 265, 269, 309, 396, 397
Encümen-i Mahsus-ı Vükela 145, 147
Engelhardt 14, 17
Entente Cordiale 228, 235, 243, 244
Erbil 198
Ereğli 69, 82, 107, 126, 142, 143, 190, 198, 199, 207, 210, 275, 289, 309, 310, 343, 418
Ereğli Hattı xvi, 309
Ereğli Kömür İşletmesi 265
Ergani 436, 463, 466
Ersoy, Mehmet Akif 38, 42
Ertuğrul (Bilecik) Sancağı 20, 56, 87, 113
Erzurum 16, 82, 138, 158, 160, 292, 351, 360, 361, 364, 418, 468, 474
Eskişehir 16, 21, 55, 71, 72, 74, 77, 78, 82, 266
Eskişehir-Konya Demiryolu İnşaat Şirketi 86
Eskişehir-Konya Hattı xvi, 83, 86, 89, 91, 97, 126, 191, 292, 481
Euphrates Company 6, 238
Euphrates Valley Railway Company 6
Evangelische Bund 119
Evening Star 358, 364
Evening Times 371
Falkenhayn, Eric von 455, 475
Fas 152, 182, 235, 236, 485
Faure, Firmin 122, 231, 232, 238
Fırat 5, 6, 7, 14, 22, 97, 107,120-122, 131, 136, 158, 200, 203, 211, 223, 280, 281, 289, 319-321, 375, 406, 407, 408, 409, 431, 434

Fırat ve Dicle Gemicilik Kumpanyası 200
Filistin 29, 113, 119, 125, 152, 153, 404, 460, 463, 465
Financial News 55
Fischer, Fritz 110, 161, 447
Fitzgerald, Edward 21
Fitzmaurice, Gerald 277, 278, 283-285
Flaningam, M. L. 45, 49
Ford, Clare 80, 81
Foreign Office 252, 253, 272, 326, 327, 399, 410, 411, 412
Fortnightly Review 31, 42, 230, 236, 238, 251, 378, 392, 411
Frankfurt 262, 2
Frankfurter Allgemeine 156
Frankfurter Zeitung 282
Fransa xii, 25, 29, 39, 40, 45, 80, 82, 97, 119, 122, 137, 139, 155, 168, 169, 171, 179, 185, 193, 217, 231, 236, 243, 248-250, 254, 257, 260, 323, 325, 339, 342, 351, 370, 373, 406, 417-419, 424, 450, 465, 467, 485
Fransız Devrimi xi, 283
Fransız Lyone Bankası 80
Fransız Ticaret Odası 302
Fraser, David 180, 281
Fremdenblatt 60, 384, 409
Fuat Bey (Umay) 455, 469
Fuat Paşa 7, 11, 13

Galan (Turuk ve Maabir Müdürü) 20
Galata Köprüsü 265
Geraud, A. 144, 147
Gerlich, Herman 21
German Blok 30
Gesellschaft für den Bau der Anatolischen Bahnen (Anadolu Demiryolları İnşa Şirketi) 59
Giesl, Wladimir 47
Girit 101, 117, 202, 307, 359, 423
Gladstone, William Ewart 6, 248
Glasgow 351, 352, 360, 361
Globe 6, 225
Goerscher, A. 21
Goetze, von 45
Goltz Paşa 46, 47, 71, 84, 101, 152, 182, 183, 188, 308, 309
Gooch, G.P. 35, 37, 102, 110, 261
Graf Vitali Şirketi 58, 59, 172, 270
Graves, Philip 279, 285, 313, 316
Grey, Edward xvi, 39, 248, 249, 252-254, 278, 279, 285, 307, 315, 321, 330, 331, 339, 365, 372, 378, 383, 384, 398, 400, 403, 409, 410, 419, 432, 439, 447, 451
Griesinger, von 312, 316, 326
Grothe, Hugo 37, 152, 161, 189, 486
Grunzel, Joseph 72, 89
Guaranty Trust Company of New York 467
Gülbenkyan, Kalust 446, 447
Gümüşhane 16, 82, 86, 87
Güneybatı Afrika 34, 252
Güneydoğu Anadolu 252
Gwinner, Arthur von 120, 165, 173, 197, 198, 202, 203, 217, 221, 223, 228, 229, 246, 247, 285, 301, 328, 329, 333, 337, 338, 340, 359, 369, 392, 419, 429, 439, 449, 471, 481, 482

Haçlı Seferleri 179
Hakkı Paşa (Sadrazam) 315, 336, 402, 403, 407, 408, 417, 448, 456
Haldane, Richard 255, 256, 260, 429, 430, 439
Halep 5, 16, 22, 82, 164, 179, 187, 188, 198, 203, 207, 210, 231, 267, 269, 340, 352, 363, 373, 396, 424, 456, 460, 475
Hama 21, 198, 231, 295, 418
Hamburg 45, 67, 74, 110, 119, 162, 173, 251, 258, 268, 429, 435, 439
Hamburg Amerika Gemicilik Şirketi (HAPAG) 429, 435
Hamburg-Amerika Linie 258
Hamdi Bey (Düyun-ı Umumiye temsilcisi) 83
Hamidiye 164, 190, 289, 311
Hanikin 108, 109, 164, 190, 198, 260, 281, 371, 375, 376, 384, 410
Hannover xii
Hanotaux, Gabriel 373
Hardegg 187, 189
Harding, Charles 266, 308, 315, 322, 330, 333, 336, 337, 338
Harput 165, 190, 198, 292, 352, 418
Hassa Ertuğrul Alayı 113

Haydarpaşa Garı 21, 116, 457, 479
Haydarpaşa Limanı 105, 107, 129, 135, 136, 191, 221, 343, 473, 479
Haydarpaşa-Ankara Hattı xvi, 21, 53-67, 99
Haydarpaşa-İzmit Hattı 25, 55-58
Hayfa Limanı 113
Hayfa-Şam-Demiryolu 180
Haymana 74
Hazar Denizi 6
Hector, Alexander 5
Helfferich, Karl xv, 66, 67, 92, 101, 110, 122, 138, 148, 168, 174, 178, 249, 265, 266, 269, 271, 277, 282-285, 339, 341, 359, 419, 420, 425, 455
Heyet-i Temsiliye 463
Hicaz Demiryolu İdaresi 186
Hill 358, 359, 364
Hindistan xiv, 5, 6, 7, 156, 157, 180-182, 184, 187, 200, 217-220, 225, 229, 230, 232, 248, 255, 259, 271, 281, 291, 319, 325, 326, 335, 340, 344, 365, 374, 375, 385, 388, 424, 447, 481, 485
Hirsch, Baron 12-15, 17, 58, 62, 67
Hitler, Adolf xvii
Hits 475
Hobe, von 46
Hobsbawn, Eric J. xiii
Hohenzollern yatı 113, 114
Hollanda 182, 243, 423, 438, 446, 451
Hollweg, Bethmann 92, 154, 161, 189, 203, 316, 325-327, 331, 332, 338, 340, 345, 370, 375, 430, 439, 440, 451
Holzman, Philipp 59, 86, 207, 213, 267, 269, 270, 310
Huguenin 165, 247, 297-301, 359, 396
Hulusi Bey 361
Humus 198
Hüdavendigâr 69
Hürmüz Boğazı 140
Hüseyin Hilmi Paşa 289, 314, 315
Imperial Ottoman Bagdad Railway Company [Société Impériale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad] 197
Inchcape, Lord 407, 408, 436, 437
India Office 389-400, 403, 451
Indian Mail 222, 236
Invester Review 225
Irmak-Zonguldak Hattı 474
Islahat Fermanı 12

İbrahim Hakkı Paşa (Sadrazam) 402
İdare-i Nehriye Şirketi 407
İkdam 299, 301
İngiliz endüstri devrimi xi
İngiliz hükümeti 5, 6, 12, 23, 200, 217, 223, 245, 248, 322, 399, 432, 439, 446, 451, 465, 471
İngiltere xiii, 7, 10, 15, 19, 30, 38, 40, 82, 99, 102, 140, 144, 156, 170, 171, 173, 180, 184, 189, 220, 225, 226, 228, 229, 233-38, 242-244, 248, 250, 251, 255, 256, 259, 260, 270, 279, 280, 307, 309, 312, 321, 323, 325, 331, 335, 356, 369, 372, 378, 386, 389, 391, 392, 394, 395, 400, 401, 405, 406, 408, 409, 422, 424, 429, 431, 465, 467, 481, 485
İran 6, 14, 40, 109, 130, 140, 163, 171, 180, 184, 190, 198, 220, 229, 244, 251, 258, 259, 281, 284, 292, 352, 370, 373, 376, 388, 400, 401, 410, 424, 430, 447, 468, 479
İran Körfezi 40, 130, 190, 220, 284, 292, 376, 400
İskenderiye-Kahire Demiryolu 7
İskenderun Körfezi 139, 164, 190, 468
İsmail Hakkı (Bağdat Mebusu) 289-291, 293, 316
İsmailiye 180
İstanbul Hukuk Fakültesi 13
İstanbul Osmanlı Ticaret Odası 301
İstanbul ve İzmir Tramvay Şirketi 295
İstanbul-Edirne-Filibe-Bellova Hattı 60
İstanbul-Filibe Hattı 13
İsveç 243, 310
İsviçre 15, 222, 235, 291, 310, 400
İsvolski 253
İtalya 40, 47, 53, 57, 83, 108, 119, 152, 160, 235, 243, 310, 344, 398, 421, 425, 461, 463, 467
İtilaf Devletleri xvi, 244, 254, 271, 330, 332, 334, 370, 371, 374, 392, 432, 460, 463, 465, 483, 486
İttihatçılar 277, 280, 292, 307, 312-314, 319, 342, 352
İzmir 10, 44, 45, 81, 151, 267, 463
İzmir-Ankara Demiryolu 53, 58

İzmir-Aydın Demiryolu 8, 9, 80, 84, 99, 230, 433, 451
İzmir'den Aydın'a Osmanlı Demiryolu Şirketi (The Ottoman Railway from Smyrna to Aidin) 8
İzmir-Kasaba Demiryolu 79, 84, 101, 108, 135, 191, 221, 231, 418, 473
İzmir-Kasaba Demiryolu Kumpanyası 136, 137
İzmit-Ankara Demiryolu 20, 54-59, 86, 141, 270, 397, 481
İzzet Bey 145, 146, 165

J. G. White and Company 351
Jaeckh, Ernst 37, 154, 243, 252, 409, 456, 475
Jagow 413, 419, 425, 430, 435, 440
Jastrow 161, 479, 488
Jaures, Jean 373, 375
Jean de Maruienne Anlaşması 461
Jerusalemsverein 119
Johnston, Harry 430
Jön Türkler 39, 42, 147, 155, 156, 162, 271, 277, 278, 302, 312, 341, 389, 390, 403, 406, 439, 471
Junker 105

Kadrocular 474
Kaehler, von 45, 46
Kaerger, Karl 73, 84, 152, 161
Kalküta 6, 272
Kamerun 34
Kâmil Paşa (Sadrazam) 23, 26, 67, 278, 279, 284, 311-314
Kamphövener 46
Kannenberg 101, 102
Kanun-ı Esasi 278
Kapnist 108, 140
Kapp, Otto 58, 63
Karadeniz 16, 158, 159, 292, 351, 352, 360, 418, 420, 466, 481
Karaman 164, 190, 198
Karaviran Gölü 265
Kassel 165, 166
Kastabol 164, 190
Kaulla, Alfred 53-58, 78, 79, 84, 106, 136
Kautsky 154, 484
Kayseri 16, 68, 77-80, 82, 86, 97, 99, 107, 468, 474
Kayzer bkz. Wilhelm
Kazıma 164
Kentucky gemisi 352
Kerbelâ 158, 190, 335
Kerkük 289, 291, 352, 363
Kıbrıs 38, 164, 314
Kırım Savaşı 12, 16
Kızıldeniz 5, 185, 187, 486
Kiderlen, von 282, 344, 345, 378, 409, 486
Kiel 31, 45
Kilis 12, 113, 116, 143, 164, 190, 369
Klapka, M. De 419, 420
Kolonial-Wirtschaftlichen Komite 152
Konya xiv, 107, 108, 126, 137, 138, 139, 146, 191, 198, 207, 265-267
Konya Ovası 202, 265-267
Konya Ovasını Sulama Şirketi 267, 271
Konya-Bulgurlu Hattı 235
Konya-Ereğli Bulgurlu Demiryolu İnşaat Şirketi 207, 455
Köln 343
Kölnische Zeitung 81
Kört, Gustav 199
Köstence-Boğazköy/Çernavoda Demiryolu 10
Krupp 33, 37, 48, 251
Kudüs 91, 113, 117, 186, 198, 423, 457
Kuhn, Loeb & Co. 359
Kuveyt xvi, 156, 157, 162, 164, 165, 173, 180, 198, 220, 242, 246, 247, 270, 319, 322, 335, 343, 376, 377, 386-390, 393, 395, 400, 401, 405, 430, 443, 448
Kuzey Suriye 152, 420
Kühlmann, von 58, 67, 77, 92, 392, 425, 429, 431-433, 436, 440, 451
Kütahya 16, 20, 56, 69, 77, 87

La Construction at l'Exploitation du Reseau de la Mer Noire (Karadeniz Şebekesini Yapma ve İşletme Şirketi) 418
Lahey Adalet Divanı 403
Laidlaw and Company 352
Lamsdorff 173
Lansdowne 217, 218, 225, 226, 236, 237, 246, 247, 252, 386, 481

Law, Fitzgerald 26, 247
Lawrence 457
Layard, Henry 19
Le Matin 156
Leipzig 37, 42, 49, 84, 85, 451
Leipzig-Dresden xii
Leopold (Belçika Kralı) 68, 69, 143, 170
Levant Herald 62, 314
Level 25
Lewin 243, 251
L'Information 222
Lichnowsky 429, 432, 439
Liege xii
Lindau, Rudolf 21
Lindow 106, 110
List, Freidrich 29, 423, 451
Liverpool xii
Lloyd George, David 203, 365, 373, 374, 393, 465
Lobanoff, Prens 99
Loehnis, H. 44, 49
Loewe, Ludwig 48
Londra 12, 121, 155-162, 173, 227, 228, 255, 278, 279, 282, 284, 311, 314, 315, 319, 321, 322, 325, 328, 330, 336, 340, 341, 372, 373, 385, 389, 390, 393, 398, 429, 448
Lorraine 30, 32, 33
Lowther, Gerard, Sir 279, 280, 285, 308, 312-315, 319-322, 334, 339, 342, 386-389, 396, 398, 402
Lozan Konferansı I 463, 465, 466, 470
Lumvani 80
Luquet, M. 419
Luther Kilisesi 113
Luther, Martin 113
Luxemburg, Rosa xv, 154, 484
Lüksemburg 33
Lynch Kardeşler/Brothers 6, 200, 222, 229, 289, 406, 407, 436, 437
Lynch Şirketi 157, 229, 311, 314, 319, 331, 343, 406, 407, 437
Lyone Bankası 80
Lyons-St. Etienne xii

Maan 397
MacArthur Brothers 352
Mackay, James 122, 247
Mackensen, Ernst 126, 309
Mahmut II 29, 45
Mahmut Muhtar Paşa 279
Mahmut Nedim Paşa (Sadrazam) 13
Mahmut Şevket Paşa 311, 320, 405, 443
Makar, Baron de 68
Maksimov (Rus elçiliği tercümanı) 158
Malatya-Elazığ Hattı 474
Mallet, Louis 332, 336, 337, 450
Malumat 117
Manchester Guardian 383
Manchester Pamuk Alım Birliği 10
Manchester-Liverpool Hattı xii
Maraş 190, 198
Mardin 190, 198
Marschall xv
Marsilya 232
Marsilya Limanı 233
Maruniler 179, 188
Maude, General Frederick Stanley 461
Mauser 48, 53, 54, 66
Maxse 225-228
Mecidiye zırhlısı 295
Meclis-i Âyan 68
Meclis-i Mebusan xvi, 197, 203, 293-295, 352, 354, 361, 362
Meclis-i Vükela 79, 85, 88, 91, 92, 145, 147, 201, 272, 352, 356, 362, 363, 400, 475
Medine 178, 184, 397, 460
Mehmet Abdülkadir Efendi 141
Mehmet Emin Efendi 289
Mehmet Murat Bey 83
Mehmet Reşat V 354
Mehrmann 235, 238
Meissner Paşa 387, 396, 398, 411, 412, 475, 479
Mekke 178, 181, 184, 185, 188, 202, 424
Mersin-Adana Demiryolu 22, 169, 241, 281
Meryem Ana Kilisesi (Kudüs) 116
Meşrutiyet I xvi, 277, 279, 283, 390
Meşrutiyet II 284
Metternich 162, 235, 255, 256, 282, 325-327, 331, 337, 338, 425
Meynier 22

Mezopotamya xiv, 121, 130, 152, 164, 180, 224, 229, 241, 246, 248, 251, 254, 255, 269, 271, 280, 281, 285, 315, 319, 321, 335, 337, 343, 356, 357, 373, 374, 383, 387, 388, 400, 401, 406, 408, 410, 423, 424, 430, 431, 432, 435, 438, 443, 446, 449, 451, 461, 463, 472, 481
Mihalıççık 74
Mikail Paşa 107
Militaerische Gesellschaft 152
Milletler Cemiyeti 465
Miquel, von (Prusya Maliye Bakanı) 109, 120, 165-168
Mithat Paşa 14, 15
Moltke, Helmuth von 29, 46, 151, 455
Monet, Claude xiii
Monroe Doktrini 349, 351, 487
Moore, Arthur C. 352, 364
Morgen, D. P. 173
Morley, John 385
Morning Post 212, 225, 230, 409, 424, 482
Moskova Antlaşması 465
Mudanya 16, 69, 91, 143, 473
Mudanya Mütarekesi 463
Muhammara 390, 401
Muharrem Kararnamesi 38
Murat (Şehzade) 12
Muravyef (Kont) 159
Mustafa Reşit Paşa 7
Musul 16, 18, 22, 127, 137, 159, 164, 165, 190, 198, 221, 292, 242, 352, 357, 363, 373, 388, 444, 455, 465, 468
Mühlberg 163, 172, 174, 258, 259, 261
Münchener Allgemeinen Zeitung 235
Müttefiklerarası Maliye Komisyonu 463
Müze-yi Hümayun İdaresi 199, 310

Nafıa Nezareti 26, 107, 146-148, 192, 198, 201, 213, 269, 271, 299, 302, 303, 309, 351-353
Nagelmakers 18, 69, 78-80
Napolyon 29, 349
National Bank of Turkey 328, 333, 337, 398, 429, 447-449, 452
National Review 225, 228, 230, 482
National Zeitung 220
NATO 474
Naumann, Friedrich 36, 101, 154
Necef 164, 190
Neue Freie Presse 188, 383, 409
Neuershauen 167
Neuflize, Baron de 419 425
New York Herald 140, 159, 163
New York Ticaret Odası 352
Newton (Lord) 237, 248
Nicholson, Arthur 379, 385, 389
Nineteenth Century 147, 161, 189, 203, 227, 252, 285, 315, 326, 338
Niş-Pirot Hattı 58
Niyazi Bey, Resneli 278
Norddeutsche Allegemeine Zeitung 22
Northern-Pasific Demiryolu 100
North-German Gazete 383
Novosti 151, 160
Nurnberg 265
Nurnberg-Fürth xii
Nusaybin 164, 190, 198, 455, 463, 465
Nvoye Vremya 82

Observer 371
O'Conor, Nicolas 139, 140, 170, 173, 228, 245, 247, 252, 253, 277-279, 356, 443
Ohannes Paşa (Hazine-i Hassa Nazırı) 357, 364, 444-446
Ohlin, M. 60
Oppenheim, Max von, Baron 91, 92, 125, 130, 131, 174, 187, 189, 199, 202-204, 270, 271, 485
Orient Express/Şark Ekspresi 60
Ornstein, M. 337, 339
Ortadoğu 173, 203, 225, 229, 270, 345, 349, 354, 355, 391, 421, 423, 467, 472, 487
Osman Nizami 333
Osmaniye 267, 281, 343
Osmanlı Bankası 22, 24, 55, 57, 83, 101, 136, 138, 169, 207, 231, 233, 246, 249, 252, 337, 339, 364, 418, 419, 420
Osmanlı Demiryolları 7, 8, 11, 12, 15, 18, 53, 62, 83, 146, 384, 397, 450
Osmanlı-Rus Savaşı 13, 29, 38, 42, 45, 184, 202
Osmanlı-Yunan Savaşı 100, 101, 105

Ottoman Petroleum Syndicate 443
Ottoman-American Development Company 352, 354

Ön Asya xiv, 29, 109, 121, 217, 235, 245, 266

Pallavicini, Johann von, Marki 182, 188, 326, 409, 424, 425
Palmerston, Lord 6
Paris 26, 62, 67, 69, 117, 122, 136, 159, 161, 171, 188, 222, 228, 231, 233-238, 249, 250, 311, 338-343, 378, 418, 419, 425, 432
Paris Barış Konferansı Mali Komisyonu 432
Paris-St. Germain xii
Parker, Alwyn 340, 393, 399, 402, 407, 410, 431, 437
Pastırmacıyan, Karekin (Erzurum milletvekili) 138, 292, 293, 351, 359, 360-364
Pave 6
Pears, Edwin 282, 285, 308, 315
Pease, Edward xii
Pekin 6
Pendik 15, 127, 155
Peninsular and Oriental Steam Navigation Company 200, 220, 224, 230
Pera Palas Oteli 278
Peru xii
Petersburg 85, 101, 117, 135, 141, 151, 159, 160, 171, 174, 253, 261, 356, 371, 378, 411, 412
Philipp Holzmann Şirketi 59, 86, 207, 213, 269, 270, 310
Philling 143, 180
Pichon, Stephen 251, 253, 340, 342, 370, 373, 418
Pickersgill, Edward 374, 375
Pire 44
Plow, Trevo C. 224
Pommier xiii
Ponsot, M. 419, 420
Porsuk Vadisi 72
Prens Sabahattin 155-156
Pressel, Wilhelm von 15, 16, 18, 24, 26, 35, 53, 70, 174
Prusya Krallığı 29
Prusya Merkez Bankası 108, 109, 110, 136, 166, 167
Puck dergisi 118, 351

Radolin, Hügo Fürst von 78-85, 97, 101, 135
Radowitz, Joseph Maria von, Jr. 22, 24, 63, 67
Raniganj xiv
Raschdau 76
Rase'l-Ayn 164
Rechnitzer 139, 140, 143, 155, 156
Rees, J. 391
Regié generale des Chemins de fer 59, 86
Reichstag 30, 49, 373
Reise in Klein-Asien (Anadolu'da Seyahat) 71
Rense 278
Revelstoke (Lord) 85, 217, 226, 237, 481
Rexin 29
Rhodes, Cecil 254
Richarz 15, 162, 188
Rifat Paşa 188, 307, 336, 337, 379, 386, 389, 393
Ristow 46
Rockhill, W.W. 356, 363, 364
Rohrbach, Jaeck Paul 36, 37, 187, 230, 266, 272, 356, 357, 385, 392, 424, 425, 486
Romanya 10, 36, 243, 423
Ronaldshay (Lord) 237, 391
Roosevelt 375
Roscher 152, 423
Rosen, Friedrich 121, 122, 127, 131
Rosenberg 420
Ross, Ludwig 152
Rotenhan 99, 101
Rotschild, Alfred 170
Rotschild, Leopold 170
Rouvier, M. 232, 424
Royal Dutch Company 446
Royal Dutch-Shell 356, 446, 447, 449
Rumeli 7, 12-14, 58, 72, 74, 88, 89, 101, 142, 169, 295, 302, 397, 473
Rüstem Paşa 22, 23, 26

Sabah 117
Sacken, Graf Osten 135
Sadesleigh 23
Sadiye 198, 328, 371
Said Halim Paşa 405, 450, 472
Salisbury, Lord 23, 162
Samarra 160, 190, 198, 455, 456, 460

Samarra-Musul-Tel Ebyaz Hattı 455
Sami Paşa (Zaptiye Nazırı) 301
Samsun 16, 68, 69, 352, 418, 468, 474
Samsun-Kalın Hattı 474
San Remo Antlaşması 465
Sanderson, Thomas 170, 252
Sarkis Bey 97
Sarolea, C. 32, 422, 425, 477, 488
Sarrel 219
Sasemann, Victor 169
Saturday Review 225, 237
Saurma 98
Sazanov, Sergey Dmitriyeviç 308, 370, 371, 378
Scheidemann 154, 484
Schichau Tersanesi 48
Schillingsfürst Chlodwig, Hohenlohe Prensi 110, 125, 131, 188
Schlagintweit, Max 71, 72, 84, 92, 153, 161
Schlözer 125, 137
Schneider, Creusot 48
Schneider, Sigmund 73, 74, 84, 169
Schoen, Wilhelm von 255-261, 285, 330, 331, 337, 425
Schöllgen, Gregor 31, 32, 37, 49, 161, 162
Selahattin-i Eyyubi 116
Selanik-Manastır Demiryolu Kumpanyası 21
Selim Sırrı Paşa 25
Sergent, M. 420
Servet-i Fünun 72
Servican Efendi (Nafıa Fen Müdürü) 351
Sevr Anlaşması 462, 463, 465
Seylan 225
Seymour (Amiral) 38
Shell Transport and Trading Company 446
Sırbistan 423, 479
Sırp 13
Siemens xv, 53, 54, 58, 65, 86, 92, 109, 120, 121, 135, 136, 153, 158, 168, 170, 172, 191, 198, 211, 224, 234, 265, 485, 487, 488
Sivas 16, 22, 25, 68, 70, 78, 84, 137, 165, 270, 292, 351, 352, 360, 418, 474
Smith, Henry Babington 328, 330-334, 338, 340, 412,
Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie (Anatolische Eisenbahngesellschaft-Anadolu Demiryolu Şirketi) 58
Société du Port de Haidar Pacha şirketi 135
Société Ottomane du Chemin de fer de Damas-Hamah et prolongements (DHP) 179, 418
Sovyet Rusya/Sovyetler Birliği 465, 467
Sozialdemokratisches Flugblatt 154
Sozialistische Partei Deutschland (SPD) 32
Spectator 225
St. James Gazette 225
Standard 156, 184, 257, 384
Standard Oil 362, 472
Staniforth 22, 26, 68, 78
Stelter, Baron de 70, 84
Stemrich, Wilhelm 125-129, 164, 258, 309, 316, 484,
Stephen, Mount 218
Stephenson, George xii
Stock Exchange Gazette 225
Stockton Limanı xii
Strachey 225, 226
Strauss, Emil 449
Strousberg 22
Stumm 261, 284, 285
Sultanahmet Meydanı 113, 114
Sutherland 224, 230, 236
Süleyman Paşa 14
Süleymaniye 352, 363, 468
Süreyya (Serkâtip) 70
Süveyş Kanalı 6, 97, 129, 145, 184, 185, 217, 239, 457
Sykes, Mark 279, 417, 421, 422
Sykes-Picot Anlaşması 422, 461, 469

Şakir Paşa 69, 70, 79, 84
Şam 82, 101, 113, 143, 178-180, 198, 231, 233, 321, 326, 424, 456, 460, 485
Şam xvi
Şam-Hama Demiryolu 21, 231
Şam-Muzeyrib Hattı 179, 180, 185, 186, 456
Şark Demiryolları 15, 301
Şattülarap 200, 223, 390, 393, 394, 398, 400-409, 431, 435, 437, 438
Şattülarap Nehir Komisyonu 400, 435, 437

Şeyh Mübarek 157, 399
Şili xii
Şipka 14
Şirket-i Hayriye 295

Taft, William Howard 349-356, 358, 470
Tahran 140, 258, 371, 384
Tahsin Paşa 120, 122
Talat Paşa (Dâhiliye Nazırı) 309
Tanzimat 7, 11, 12, 17, 18, 182, 302
Tarsus, Toros ve Adana Demiryolu Kumpanyası 22
Tatischeff 228
Tekrik 190
Tekrit 198
Tel Habeş 190, 269
Testa, Karl 21, 282
Tevfik Paşa 107, 157, 158, 236, 321, 322, 326, 328, 334, 337, 340, 345, 375, 379, 385-396, 400, 403, 409, 412, 448, 452
Thornburg, Max 475
Times 10, 11, 26, 122, 158, 162, 203, 219-224, 228, 236, 279, 373, 377, 379, 383, 390, 394, 409, 425, 482
Times of India 384, 387, 409, 410
Tirpitz 105, 243
Togo 34
Toncic (Dr) 182, 188
Toroslar 198, 211, 241, 247, 250, 281, 377, 423, 456, 458, 459, 463-466, 470
Tökin, İsmail Hüsrev 474
Tötonik 173, 423
Trablusşam 22, 108, 160, 179, 198, 418, 456
Trabzon 82, 86, 87, 160, 351, 418, 468
Trevithick, Richard xii
Tridon, Victor 397
Trietsch, Davis 154, 161
Tuna eyaletleri 29
Turkish Petroleum Company (TPC) 447-452, 471
Turuk ve Maabir (Yollar ve Geçitler) Müdürlüğü 20
Türkiye Büyük Millet Meclisi 455, 470
Türk-Levant Ticaret Kumpanyası 5
Tütün Rejisi 295, 343
Tyrrell 278, 284, 285

Umum Muhacir Komisyonu 89
Uzakdoğu 122, 160-163, 424
Ümit Burnu 5
Üsküdar 22, 299, 300, 303

Van 100, 351, 418
Vandeuvre, Evain de 22
Vaner, Süleyman 474
Varna-Rusçuk Hattı 10
Versay Anlaşması 462-465
Vesilitsky 393
Vicker-Armstrong Şirketi 48
Vom Mittelmeer zum Persischen Golf (Akdeniz'den Basra Körfezi'ne) 130, 131
Vossische Zeitung 117, 220, 408
Vyestnik Finansov 173

Waldersee, Graf von 31
Waldorp, H. 267
Walton, J. 222
Wangenheim 92, 173, 174, 178, 203, 313, 425, 452, 475
Washington 352, 355, 359, 472
Weber, Max von xii, 252
Weitz 282
Weltpolitik 32-37, 105, 106, 128, 129, 154, 162
Wesselitzki, M. 228
Westminister Gazette 225
Whittall, Edwin 328, 330
Wiener Bankverein 60
Wiesbaden 172
Wilhelm II xv, 31-37, 41, 42, 63, 84, 97, 106, 113, 118-121, 135, 138, 155, 165, 168, 174, 178, 292, 485, 487
Wilhelmstrasse 246
Wilkin, Robert 8
Willcocks, William 271, 280, 319, 321, 326, 337, 438, 439, 440, 451
Wilson, Woodrow 353, 353-355, 359, 360, 364
Windsor 251, 254-256, 260, 261, 330, 482
Witte (Kont) 229
Wolf, H. 447
Wolf, Lucien 386
Württembergische Vereinsbank 53, 54, 58, 66

Yafa 44, 91, 186, 198, 418
Yakındoğu 44, 131, 152, 156, 422, 465, 468
Yaver-i Ekrem Derviş 69
Yeni Gazete 284
Yıldız Sarayı 183, 279
Yozgat 68, 137
Yukarı Mezopotamya 152
Yusuf Kenan Bey 141
Zander, Kurt 67, 85-87, 92, 106-110, 137, 146, 158, 177, 188, 246, 357, 444, 451, 488
Zengibar 31, 34
Zihni Paşa 25, 26, 146
Zimmerman 312, 316, 326, 337, 345, 439, 440
Zinoviyev 158, 159
Ziraat Bankası 71
Zohrab Efendi (İstanbul mebusu) 290-292
Zonguldak Maden Şirketi 295, 302